This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

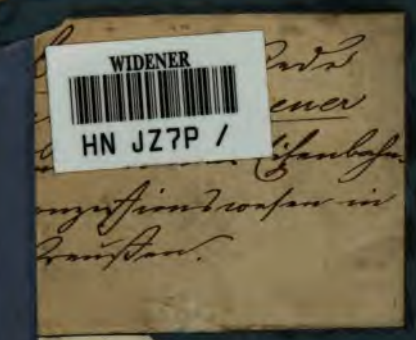
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`


WIDENER
HN JZ7P /
XP
3370

XP 3370

HARVARD COLLEGE
LIBRARY

GIFT OF THE
Department of Economics

Digitized by Google

Lasker's Rede gegen Wagener

und über das

Eisenbahnkonzessionswesen in Preußen,

gehalten im Abgeordneten-Hause am 7. Februar 1873,

v. dem

Briefe des Ministerpräsidenten,

den

Antworten des Ministerpräsidenten Gr. von Roon

und

des Handelsministers Gr. von Itzenplitz.

Nach dem amtlichen stenogr. Bericht.

Dritte Auflage.

Berlin.
Verlag von Franz Duncker.
1873.

Digitized by Google

Ecn 3062.173
XP 3370
HARVARD COLLEGE LIBRARY
GIFT OF THE
DEPARTMENT OF ECONOMICS
JUNE 17, 1933

G.

Digitized by Google

Präsident: Meine Herren! Ich würde vorschlagen, zuvörderst über den Antrag des Herrn Abgeordneten Lasker (Nr. 157 der Drucksachen) zu diskutiren und, nachdem dieser Antrag diskutirt und über denselben beschlossen ist, auf die Special-Diskussion des Etats selbst einzugehen, und dann zuerst die einzelnen Titel der Einnahme vorzunehmen.

Das Haus ist damit einverstanden, ich eröffne also zunächst die Diskussion über den Antrag des Herrn Abgeordneten Lasker.

Meine Herren, mit Rücksicht auf diesen Antrag muß ich ein mir zugegangenes Schreiben des Herrn Minister-Präsidenten, und zwar auf den Wunsch des Herrn Minister-Präsidenten durch Verlesung zur Kenntniß des Hauses bringen. Ich bemerke, daß ich dieses Schreiben dem Herrn Abgeordneten Lasker vorgelegt habe, daß mir derselbe in Folge dessen die Erklärung abgegeben hat, daß er den in demselben berührten Gegenstand, wie er bereits angekündigt habe, in den Verhandlungen dieses Hauses weiter verfolgen werde, sobald es die Tages-Ordnung erlaubt, eine weitere Erklärung aber abzugeben nicht im Stande sei. Ich habe auch dieses dem Herrn Minister-Präsidenten mitgetheilt.

Ich ersuche nun den Herrn Schriftführer das Schreiben zu verlesen.

Digitized by Google

Schriftführer Abgeordneter Dr. **Lieber**:

Hochwohlgeborner Herr,
Hochgeehrter Herr Präsident!

Wie Ew. Hochwohlgeboren bekannt, hat der Abgeordnete, Herr Lasker, in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 14. d. bei Gelegenheit der Debatten über die Eisenbahn-Anleihe (neben entsprechenden Insinuationen über den Fürsten Putbus und den Prinzen Biron) auch in Betreff des Wirklichen Geheimen Ober-Regierungs-Raths Wagener behauptet, daß derselbe, sei es durch tadelnswerthe Begünstigung seitens des Herrn Handels-Ministers oder durch Mißbrauch seiner eigenen amtlichen Stellung, drei Konzessionen zu Eisenbahn-Bauten erhalten und von diesen die eine, nämlich die zu der Pommerschen Centralbahn (Conitz-Wangerin) zu seinem Privatnutzen verkauft habe.

Daß es sich im vorliegenden Falle um Irrthümer handelt, dürfte aus dem Nachstehenden aufs unzweideutigste hervorgehen. Der Herr Abgeordnete Lasker hat nun zwar seine unrichtige Behauptung in Betreff des Prinzen Biron zurückgenommen, als er sich einer derartigen Erklärung nicht entziehen konnte, in Betreff des Geheimen Rathes Wagener dagegen bisher Stillschweigen beobachtet, obschon ihm die Richtigkeit seiner Angaben in Folge der bezüglichen offiziösen Berichtigung der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung wohl hätte zweifelhaft werden sollen. (Hört! Hört! Heiterkeit.) (Glocke des Präsidenten.)

Nach diesen Vorgängen vermag ich nicht zu beurtheilen, ob und welchen Gebrauch Herr Lasker etwa künftig von dem ihm zustehenden Rechte der Rede machen wird, um seine Pflicht dem Herrn Geheimen Rath Wagener gegenüber zu erfüllen.

Digitized by Google

Um so mehr aber habe ich, als der oberste Vertreter des Preußischen Beamtenthums und der einzige dienstliche Vorgesetzte des Geheimen Rathes Wagener Veranlassung nehmen müssen, sowohl im Interesse des Amtes als zum Schutze eines vielleicht mit Unrecht verdächtigten Untergebenen, die einschlagenden Thatsachen aufs eingehendste amtlich zu untersuchen. Hier das Resultat der bezüglichen Ermittelungen.

I. Das Projekt Conitz-Wangerin, seit etwa zehn Jahren im Gange, haben mehrere Komités vergeblich versucht zu Stande zu bringen. Demnächst hat die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, auf Veranlassung des Herrn Handels-Ministers, die Vorarbeiten ausgeführt und gleichzeitig die Richtung der Bahn festgestellt.

Nach dieser Feststellung hat die Berlin-Stettiner Gesellschaft jedoch die Ausführung der Bahn wiederholt verweigert, weil der Herr Handels-Minister die gestellte Bedingung einer Zins-Garantie Seitens des Staates ablehnen mußte.

Erst nach dieser Ablehnung hat der Geheime Rath Wagener, veranlaßt durch seine Eigenschaft als langjähriger Vertreter zweier betheiligter Kreise und als Ritterguts-Besitzer im Neustettiner Kreise, in Verbindung mit dem Bank-Direktor Schuster und dem Bankier Oder, beide ebenfalls Grundbesitzer in den betheiligten Kreisen, auf Grund des am 13. Juni 1870 notariell vollzogenen Statuts eine Aktien-Gesellschaft gebildet und an diese — nicht an die genannten Personen — ist die fragliche Konzession, wie die Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 5. Juli 1870 (Gesetz-Sammlung 1870, Seite 485) ergiebt, zum Bau der Bahn Wangerin-Conitz ertheilt worden.

Es kann daher weder von der Begünstigung eines hoch-

Digitized by Google

gestellten Beamten Seitens der die Konzession ertheilenden Behörde, noch von einem Amtsmißbrauch die Rede sein, da, wie schon bemerkt, selbst die Richtung der Bahn, so wie sie durch die Berlin-Stettiner Gesellschaft als die zweckmäßigste festgestellt war, durch die Konzessionirten nicht abgeändert worden ist. Obschon es damals den Beamten nicht unbedingt untersagt war, sich an derartigen Unternehmungen zu betheiligen, so hat doch der p. p. Wagener die Erlaubniß seines damaligen Chefs ausdrücklich erbeten und, wie sich aus den Akten ergiebt, unter dem 12. März 1870 erhalten. (Hört! links.)

Da die Konzession also nicht dem ꝛc. Wagener, sondern der von den drei genannten Personen gebildeten Aktien-Gesellschaft und zwar beiläufig bemerkt, zu einer für derartige Unternehmungen recht ungünstigen Zeit ertheilt worden ist, so hat ein Verkauf oder eine sonstige Abtretung derselben durch den Genannten auch nicht stattfinden können. Eine solche Besitz-Veränderung hat aber überhaupt nicht stattgefunden, vielmehr wird die Bahn von der Gesellschaft in Regie gebaut. Eine Veräußerung der der qu. Gesellschaft ertheilten Konzession hätte übrigens nicht bewirkt werden können ohne vorherige Genehmigung des Herrn Handels-Ministers und Sr. Majestät, eine Genehmigung, die weder ertheilt, noch nachgesucht worden ist.

Um alle späteren Verdächtigungen gegen die Begründer der Gesellschaft von Hause aus auszuschließen, ist in dem § 56 der Statuten die Bestimmung aufgenommen, daß die Gründungs-Kosten von der ersten Generalversammlung festgesetzt werden sollen. Dies ist geschehen. Durch die konstituirende Generalversammlung der Aktionäre vom 29. Dezember 1870 sind solche, auf Grund der vorgelegten Bücher

Digitized by Google

und Rechnungen, in Höhe von 40,000 Thlr einstimmig festgestellt worden, eine Summe, welche gewiß hinter dem zurückbleibt, was bisher an Gründungs-Kosten für irgend eine Eisenbahn-Gesellschaft verausgabt worden ist. Dieser Beschluß ist damals offiziell bekannt gemacht worden.

Außerdem hat —, was hier, um die irrthümlich vorgekommenen Beschuldigungen möglichst aufzuklären, ausdrücklich anzuführen ist, zwischen den Herren Schuster und Oder auf der einen und Wagener auf der anderen Seite im November 1871 eine Auseinandersetzung, jedoch nur in Betreff der von den Genannten gemeinschaftlich bestellten Kaution stattgefunden, da im Monat Dezember 1871 die bis dahin in Effekten hinterlegte Kaution in baarem Gelde bestellt werden sollte und die hinterlegten Effekten während des Krieges zum Theil nicht unerheblich im Kourse gestiegen waren. Das betreffende schriftliche Abkommen ist mir im Original vorgelegt worden.

Dasselbe war indeß auf die Stellung des Geheimen Raths Wagener zu der Eisenbahn-Gesellschaft ohne Einfluß; derselbe ist daher Mitglied des Aufsichts-Rathes der pommerschen Centralbahn, geblieben und zwar bis zum 20. Dezember v. J., wo derselbe in Folge seiner Beförderung seinen Austritt erklärt und mir, daß dies geschehen, unter dem 3. Januar c. amtlich angezeigt hat.

II. Was nun die beiden anderen angeblichen Konzessionen für die Strecke Belgard-Posen anlangt, so ist in dieser Beziehung bereits durch den Herrn Handels-Minister amtlich konstatirt worden, daß es sich hier überhaupt nur um eine Linie handle und daß für die gedachte Strecke überhaupt noch keine Konzession ertheilt, ja daß die Vorarbeiten noch nicht einmal vollendet seien.

Der Irrthum des Herrn Lasker, als wenn es sich für die

Digitized by Google

Linie Belgard-Neustettin-Schneidemühl-Posen um zwei Konzessionen gehandelt habe, ist vielleicht dadurch veranlaßt, daß eine hiesige große Firma, zu welcher Herr Lasker als Rechts-Anwalt Beziehungen haben soll, (Unruhe. Oho! links) sich um die Strecke Schneidemühl-Posen, als um den rentabelsten Theil, besonders beworben hat.

Aus dem Vorstehenden wollen Euer Hochwohlgeboren geneigtest entnehmen:

1) daß die Königliche Staats-Regierung zwar niemals verabsäumen wird, unstatthaften Betheiligungen der Beamten an industriellen und finanziellen Operationen mit dem ganzen Gewicht ihres Aufsichtsrechts und ihrer Aufsichtspflicht entgegenzuwirken; daß sie es daher für geboten erachtet, bezügliche Beschuldigungen nach Kräften aufzuhellen, um etwaige Unwürdigkeiten abzustellen und ohne Ansehen der Person angemessen zu verfolgen;
2) daß sie aber auch nicht weniger für ihre Pflicht hält, die Beamten, namentlich dann öffentlich in Schutz zu nehmen, wenn sie — wie im vorliegenden Falle — in ihrer Integrität unter Umständen angegriffen werden, welche den Schutz durch den Strafrichter ausschließen.

Indem ich Euer Hochwohlgeboren die geeignete Verwendung dieser auf amtlichen Erhebungen beruhenden Mittheilung ganz ergebenst anheimstelle, habe ich die Ehre mich zu unterzeichnen als

Euer Hochwohlgeboren ergebenster
Gr. v. Roon,
General-Feldmarschall und Minister-Präsident.

An den Ersten Präsidenten des Hauses
Herrn v. Forckenbeck, Hochwohlgeboren.

Berlin, den 31. Januar 1873.

Digitized by Google

Präsident: Der Herr Minister-Präsident hat das Wort.

Minister-Präsident Graf **v. Roon:** Meine Herren! Ich will mich vorläufig auf eine einzelne Bemerkung beschränken. Als ich den Brief geschrieben habe, war mir dieses on dit, daß Herr Lasker mit einer großen Firma in Berlin als Rechts-Anwalt in Beziehung stehen sollte, mitgetheilt worden. Ich fühle mich verpflichtet, zu erklären, daß ich mich seitdem gestützt auf glaubhafte Aussagen, überzeugt habe, daß das nicht der Fall ist, (Hört! hört! links) und ich bedauere daher, daß ich mich durch einen Irrthum habe verleiten lassen, eine Aeußerung dem Briefe einzuverleiben, die besser unterbliehen wäre. (Sehr richtig! links).

Präsident: Der Herr Abgeordnete Lasker hat das Wort.

Abgeordneter **Lasker:** Meine Herren! Ich danke zunächst dem Herrn Minister-Präsidenten, daß er thatsächlich vorweg geschickt hat, was nach der Auffassung des Hauses als eine Insinuation gegen meine Ehre gerichtet war. Das Haus hat diese Bemerkung so aufgefaßt, und der Herr Minister-Präsident scheidet mit seiner Verantwortlichkeit für diesen Passus aus, soweit es sich darum handelt, eine derartige Behauptung aufrecht zu erhalten. Ich muß jedoch zur vollen Klarheit dem Hause mittheilen, daß, seitdem ich Rechts-Anwalt bin, ich niemals ein Rechts-Anwalts-Geschäft vollzogen habe, (Heiterkeit) ich, als jener Passus des ministeriellen Schreibens mir vorgezeigt wurde, nicht einmal gewußt habe, welche Firma damit gemeint sein könnte, und daß ich nie mit irgend einer Firma über irgend eine Eisenbahn nach meiner Erinnerung je in meinem Leben ein Wort gesprochen habe. Noch weiter, meine Herren, ich habe — und das muß ich vorausschicken, wenn es darauf ankommen wird, Glaubwürdigkeit gegen Glaubwürdigkeit zu setzen — ich habe mein ganzes Leben darauf eingerichtet, daß jeder meiner Schritte die öffentliche Prüfung in Beziehung auf

Digitized by Google

Geldangelegenheiten bestehen kann, daß ich Alles zurückgewiesen habe, was nicht allein in direkten Widerspruch, sondern überhaupt in irgend eine Konkurrenz mit meiner öffentlichen Thätigkeit treten könnte. (Sehr wahr! links).

Nicht nur dies, sondern überhaupt in Beziehung auf die Pflicht eines Abgeordneten in parlamentarischer Hinsicht gestatten Sie mir, aus meinem Leben eine einzige Mittheilung zu machen. Als ich im Wahlkreis Meiningen zum ersten Male als Fremder vorgeschlagen wurde zur Wahl für den Reichstag, bewegte den größten Theil meines Wahlkreises die Frage, ob eine Eisenbahn durch diesen Wahlkreis gelegt werden sollte, und die Erfüllung dieses Wunsches wurde von der Reichs-Regierung und von Preußen in Aussicht genommen. Mein Gegner in diesem Wahlkampf war ein Meininger, der im Uebrigen meine politische Thätigkeit anerkannte, aber vorgab, er mit mir auf derselben politischen Linie stehend, würde die Interessen Meiningens besser wahrnehmen können, und in einer Versammlung von Landmännern hob er namentlich hervor, er würde in der Lage sein, die Eisenbahn den Meiningern zu verschaffen. Darauf hat das für mich interessirte Komite an mich die Aufforderung gerichtet, ich möchte mich doch über die Bahn auslassen, in welcher Weise ich thätig sein würde. Ich lehnte diesem gegenüber jede Auslassung ab, und als ein Freund meiner Wahl dennoch die Frage an mich richtete, also eine Frage, die mir freundlich gesinnt war, gab ich vor den Landmännern die Erklärung ab, es gäbe Personen, welche ihre Wähler oder sonstige Personen zu bestechen versuchen könnten indem sie ihnen Privat-Vortheil zuwendeten; es gäbe aber auch eine Art von Bestechung, indem man im Allgemeinen Versprechungen machte, und ich enthielte mich deshalb, irgend eine Aeußerung über mein Verhalten zu einem solchen Eisenbahn-Projekt abzugeben.

Digitized by Google

Und hierauf sind Landleute an mich herangetreten und haben zu mir gesagt: Sie sind unser Kandidat. So viel Sinn war noch unter den Wählern vorhanden, wie ein Abgeordneter von allen diesen Dingen sich gänzlich fern halten soll. (Bravo!)

Demnach, meine Herren, werden Sie sehen, ob bei dem Entwurf des heute verlesenen Schriftstücks, welches, wie ich annehme, nicht persönlich von dem Herrn Minister-Präsidenten ausgegangen sein mag (Heiterkeit), das paßt, daß mir Insinuationen von vornherein über den Fürsten Putbus und Prinzen Biron vorgeworfen werden und dann ein Passus aufgenommen wird, der von Hause aus mit dem Namen einer Insinuation meiner Meinung nach eher hätte bezeichnet werden müssen.

Ich muß einen zweiten Punkt vorweg nehmen. Eine Höflichkeit, die ich auf Grund einer Mittheilung eines mir lieben Kollegen in diesem Hause gegen den Prinzen Biron hier vollzogen habe, bringt mir nun den Vorwurf ein, daß ich eine Unrichtigkeit hätte zurücknehmen müssen, mit dem etwas sehr pikanten Zusatz, „als ich nicht mehr anders gekonnt hätte." In Wahrheit verhielt es sich folgendermaßen. Ich brauche kaum zu behaupten, daß ich die Wahrheit aller Thatsachen, wie Sie sie in der früheren Verhandlung gehört haben, aufrecht erhalte und sie überall mit sehr genügenden Beweisen belegen werde. (Hört! Hört! links.)

Also ich hatte behauptet, es hätte der Herr Prinz Biron sich einen Vortheil genommen; ich hatte ihn nicht einmal persönlich genannt, sondern gesagt, es hätten theilweise die genannten Personen sich Vortheile für die Konzession zuwenden lassen. Der Herr Prinz ließ mir sagen, daraus scheine hervorzugehen, als ob er auch mit einbegriffen sei unter jene Personen und das laste schwer auf ihm; er könne mir aber beweisen, daß er kein Geld auf Grund seiner Konzession empfangen

Digitized by Google

habe, und ich wurde gebeten, wenn ich es könnte, von dieser Thatsache Mittheilung in diesem Hause zu machen. Darauf erwiderte ich: Ich bin gern bereit, da dem Prinzen die Gelegenheit zum Lande zu sprechen fehle, sobald sich bei der Debatte die Gelegenheit ergeben werde, dem Hause mitzutheilen, was er mir habe mittheilen lassen, aber ich werde meine Bemerkungen daran knüpfen, um zu zeigen, wie die beiden Behauptungen sich zu einander verhalten. Darauf hin wurde mir von einem sehr verehrten Kollegen am nächsten Tage gesagt, es sei dem Prinzen doch lieb, die Mittheilung so schnell als möglich herbeizuführen; ob ich denn nicht das Wort vor der Tages-Ordnung ergreifen könne. Ich erwiderte darauf, vor der Tages-Ordnung könnte ich das Haus nicht so lange in Anspruch nehmen, um eine vollständige Nachverhandlung über einen fremden Gegenstand zu führen; wenn aber dem Herrn Prinzen etwa durchaus daran liege, die Sache sogleich zur Verhandlung zu bringen, so möge er einen Brief an den Präsidenten des Hauses richten, der nach seiner gewohnten Praxis solche Zuschriften den Abgeordneten vorzulegen pflege, und ich würde mich dann für verpflichtet halten, sobald ich das Wort erhielte, diese Mittheilung zur Kenntniß des Hauses und des Landes zu bringen, und ich setzte hinzu: freilich würde ich auch gezwungen sein, weitere Modifikationen hinzuzufügen.

Das verehrte Mitglied meinte, die weitere Hinzufügung von Modifikationen könnte die Sache verdunkeln; ich gab auch darauf zu, bei dieser Gelegenheit die Modifikationen wegzulassen und behielt mir blos vor, die Bemerkung zu machen, daß ich das nächste Mal auf die Angelegenheit zurückkommen würde. So hat denn der Prinz seinen Brief zu Händen des Herrn Präsidenten gebracht und so hat sich der Vorgang im

Digitized by Google

Hause vollkommen abgespielt. Ich habe damals bei dem Vorlesen des Briefes ausdrücklich erklärt, daß ich bei dieser Gelegenheit jeder weiteren Bemerkung mich enthalte, weil meine Absicht sei, an diesem Tage nur den Prinzen zum Lande und Hause sprechen zu lassen, daneben mir aber vorbehalte, bei erster Gelegenheit meine Bemerkungen zu machen. Nun meine Herren, heute wird, zu meinem Bedauern nach sehr lange dazwischenliegender Zeit, diese Gelegenheit verhandelt und ich hätte selbst ohne die sehr pikante Anregung des Herrn Minister-Präsidenten, daß ich eine Unrichtigkeit zurückgenommen hätte, als ich nicht anders mehr gekonnt, mein Verhalten an der richtigen Stelle erläutert und den Vorbehalt erfüllt. Jetzt aber muß ich die Angelegenheit vorweg nehmen, denn vor Allem ist hier nothwendig, daß kein Schatten auf meiner Glaubwürdigkeit haften bleibt. Richtig ist, daß der Herr Prinz Biron keine Abfindung bekommen hat von der Gesellschaft, aber, meine Herren, diese Abfindungen waren ihm in Höhe von 100,000 Thlr. Aktien zugesichert, (Hört! hört!) und später haben die Kontrahenten den Einwand gemacht, daß die Meinung gewesen sei, es sollten diese 100,000 Thlr. Stammaktien gegen Vollzahlung ihm gegeben werden. Prinz Biron war mit einer Gesellschaft zusammengerathen, von der ich glaube, daß sie weder seiner gesellschaftlichen Stellung, noch seinen sonstigen Verhältnissen sehr konform ist, und ich werde von dem Augenblicke an, wo die Gesellschaft sich getheilt hat, eine weite Scheidewand zwischen den beiden Theilen machen. Aber, meine Herren, thatsächlich ist, daß der Prinz Biron die Forderung gemacht hat, daß ihm die 100,000 Thlr. Stammaktien gegeben würden, er hat sie nur nicht erhalten (Hört! hört! Heiterkeit), und zwar, wie der Herr Prinz sich äußerte, auf Grund eines schwindelhaften Einwandes. Nun hatte der Prinz geschrieben, daß er kein Geld bekommen habe; dieser

Digitized by Google

Brief stand nicht in Widerspruch mit meiner Behauptung, und ich habe aus Höflichkeit bei den Verhandlungen mit meinem verehrten Kollegen, jeden Zusatz zu der dem Buchstaben nach richtige Angabe bei deren erster Mittheilung weggelassen, um nicht für längere Zeit ein falsches Licht auf jenem Herrn ruhen zu lassen. Die Höflichkeit wird mir nun gelohnt, daß in einer offiziellen Zuschrift des Herrn Minister-Präsidenten behauptet wird, ich hätte eine Unrichtigkeit zurückgenommen, als ich nicht mehr anders gekonnt. Woher wußte der Herr Minister-Präsident, daß ich nicht mehr anders gekonnt? War er Theilnehmer bei der Verhandlung. Wenn der Herr Minister-Präsident sich erkundigt hätte bei denen, welche die Verhandlung geführt, so würde er gewußt haben, daß ich mich vom ersten Tage an so verhalten habe, wie ich vorgetragen habe; und der Grund bestand darin, daß mir jeder Angriff auf eine Person bei dieser Frage vollständig fern liegt, daß ich lediglich das Interesse des Landes im Auge habe, und daß ich mich äußerst schwer entschlossen habe, überhaupt die Angelegenheit in Anregung zu bringen, und dies erst unternommen habe, als Jahre lang sich in diesem Hause keine Stimme erhob, um zur Sprache zu bringen, was in Gruppen hier viele Jahre durchweg erzählt worden ist. (Sehr richtig! sehr wahr!)

Meine Herren, ich werde vorweg mich bestreben, die Behauptungen, die über den Herrn Wagener gemacht worden, und glücklicher Weise heute durch eine so hohe Autorität vertreten sind, in's richtige Licht zu setzen.

Seit ich in dies Haus eingetreten, hat man mich wohl für den neutralsten Mann in Beziehung auf die Eisenbahn-Verwaltung in diesem Hause gehalten. Jedes Mitglied des Hauses und die Vertreter der Regierung werden mir bezeugen, daß ich, ein sonst nicht gar seltener Sprecher (Heiterkeit), in

Digitized by Google

Eisenbahn-Verhandlungen bis zu dieser Session niemals das Wort genommen hatte. Mir waren wohl Dinge zu Ohren gekommen, die durchaus nicht schön und der Erklärung bedürftig waren, und es sitzen Mitglieder in diesem Hause, die ich wiederholt gebeten habe, mir nur Informationen zu geben, wie es sich mit diesen Dingen verhalte, damit ich klar werde. Ja, meine Herren, nicht bloß innerhalb dieses Hauses und und nicht bloß bei Gerüchten ist es geblieben, sondern es ist bekannt genug, daß ganz plötzlich der Direktor der Eisenbahn-Abtheilung im Ministerium, der Vorgänger des jetzigen, seine Entlassung genommen hat, und ich habe erst nach einiger Zeit erfahren, daß dieser Mann, für den ich immer die Hochschätzung hatte, die ich für jeden würdigen Staatsbeamten habe, von verschiedenen Seiten beschuldigt sei, daß er eine Konzession für eine sehr bedeutende Bahn, ich glaube die nach Lehrte, verzögert habe aus Parteilichkeit für eine Bahn, bei der er selbst ein Interesse gehabt und dies sei der Grund gewesen, warum er seine Entlassung genommen habe. Andere sagen, es sei dem Einfluß des Herrn Strousberg zuzuschreiben, weil dieser Beamte dem System desselben auf das Aeußerste zuwider gewesen sei. Wenn dergleichen Dinge mit großer Autorität kolportirt werden, nicht bloß Gerüchte, die auf der Straße laufen, dann ist es wohl Zeit, daß man vor dem Lande klarstelle, wie es in der Eisenbahn-Verwaltung eigentlich zugeht. Dennoch war ich nicht in der Lage, Bestimmtes anzuführen; ich habe erweisbare Thatsachen erst später erfahren, aber unklar wie ich war, habe ich gleichmäßig gegen die Eisenbahn-Anträge gestimmt, weil ich überall Koalitionen und unstatthafte Interessen gefürchtet habe. (Sehr richtig! links.)

Darauf habe ich mir gesagt und es gegen Andere ausgesprochen, es dürfe doch bei dieser Sachlage nicht ferner in

Digitized by Google

üblicher Gemüthlichkeit der Eisenbahn-Etat abgemacht werden; es giebt ein falsches Licht im Lande, wenn wir uns hier humoristisch unterhalten und die Klagen fliegen durch's Land. (Sehr wahr!)

Als die Verhandlungen über das Gesetz, betreffend das Eisenbahn-Kommissariat, herankamen, meldete ich mich nicht zum Wort, sondern wartete ab, ob nicht Einer der Redner zurückkommen würde auf jene Beschwerden; erst am Schluß der Diskussion, wie das Bureau mir vielleicht bezeugen wird, erst als kein Redner gesprochen hatte in Beziehung auf die Gegenstände, die ich mit vielen Abgeordneten vorher als der Diskussion bedürftig gefunden, meldete ich mich noch zuletzt zum Wort und warf nur die eine Bemerkung hin, daß es nicht so gemüthlich im Lande zugehe, wie heute hier verhandelt sei. Meine Herren, ich hatte mich damals mit diesen Beschwerden noch nicht identifizirt. Der Handels-Minister verlangte Thatsachen und Namenangabe. Damit war ich zum ersten Schritt gezwungen, gezwungen mit Namen und Personen hervorzutreten. Und in der That, wenn ich Beschuldigungen anbringe, so liebe ich es immer, nicht mit Insinuationen und hintenherum auf Unbenannte den Verdacht zu leiten, sondern ganz direkt zu bezeichnen, wen und was ich meine. Das ist, meine ich, die Art, wie öffentliche Verhandlungen geführt werden sollen. (Zustimmung.)

Nun brauchte ich bloß zu sagen, — jetzt komme ich speziell auf den Fall Wagener, — ich brauchte bloß zu sagen, daß die Mittheilungen, die ich über den Herrn Wagener gemacht, mir von einem höchst achtbaren Mitgliede dieses Hauses zum Zwecke der Mittheilung gegeben wurden, welches mir auf meine Frage, ob es die Verantwortlichkeit übernähme, antwortete, daß es die Verantwortlichkeit übernähme. Die Mittheilungen sind

Digitized by Google

von einem Mitgliede des Hauses, das nicht auf der linken Seite sitzt, sondern auf der rechten, von einem Parteigenossen des Herrn Wagener und aus derselben Provinz, um welche sich jene Bahnbauten drehen. Ich könnte noch ferner sagen, daß ein anderes Mitglied dieses Hauses unter schriftlicher Bescheinigung seiner Verantwortlichkeit die Mittheilung mir gemacht, gleichfalls zum Gebrauch vor dem Hause, daß Herr Wagener eine Geldabfindung bekommen hat. (Hört! Hört!)

Ich würde dann nach den gewöhnlichen Regeln des Anstandes wahrscheinlich meine Pflicht erfüllt haben, wenn zwei achtbare Mitglieder dieses Hauses mir Thatsachen geben, zum Zweck der Mittheilung in diesem Hause und unter ihrer Verantwortlichkeit, Thatsachen, die kompromittirend sind, und wenn mir diese Thatsachen auf Quellen zurückgeführt werden, die durchaus volle Glaubwürdigkeit beanspruchen dürfen. Aber ich bleibe auf dem formellen Standpunkte nicht stehen. Ich will der Regierung und diesem Hause gestehen, daß ich von dem Tage ab, an welchem ich auf Grund sehr glaubhafter Mittheilungen Namen und Personen hier genannt habe, viele der allerschlimmsten Tage meines Lebens deswegen zugebracht habe, weil ich seit jenem Tage fortwährend darauf bedacht sein mußte, Material zu sammeln für die heutige Sitzung und dieses Material zu sichten, um Ihnen Glaubwürdiges und durchaus Bestätigtes anzuführen, oder wenigstens so weit Bestätigtes, daß darauf hin eine Untersuchung veranlaßt werden muß und nicht abgewiesen werden kann. (Zustimmung.)

Daß mir ein solches Geschäft nicht sonderlich zusagt in Verbindung auch damit, daß ich den übrigen hochwichtigen Verhandlungen des Hauses mehr, als mir gut thut, entzogen worden bin, werden Sie mir Alle glauben. Ich habe keine Freude daran, mit Anschuldigungen vorzugehen; ich wünsche

Digitized by Google

allein, daß die Schäden des Landes hier verhandelt werden, daß man nicht von Mund zu Mund sich die schlimmsten Dinge erzählt, und die Volksvertretung nimmt keine Notiz davon. (Sehr richtig!)

Meine Herren, ich will einen leiblichen Eid darauf schwören, daß, wenn überhaupt Ausnahmen vorhanden sein sollten, die bei Weitem überwiegend große Mehrzahl unseres Beamtenstandes und unserer parlamentarischen Körperschaften genug Sinn für das öffentliche Wohl hat, daß sie jeden Schaden ohne Unterschied, der ihnen klar gelegt wird, von sich zurückweisen, und daß sie nicht aus falscher Scham auch nur meinen, dem Vaterlande einen guten Dienst zu leisten, wenn sie schweigen, wo sie reden sollten, wenn sie die Untersuchung und Klarlegung von Dingen unterdrücken, welche in der That nicht schön sind.

Nachdem ich meine erste Mittheilung gemacht hatte, ist eine Berichtigung in der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung erschienen. Da ich niemals die Norddeutsche Allgemeine Zeitung lese, denn ich habe nicht so viel Zeit, mich mit Zeitungslesen zu beschäftigen, so habe ich von jener Zuschrift erst Kenntniß erhalten durch die Zeitung, welche ich täglich zu lesen pflege. Ich habe keine Ahnung gehabt, daß das Schriftstück ein offiziöses sei, schon des groben Tones wegen. (Große Heiterkeit!)

Darin kommen, ich weiß nicht wie viele Mal, „Unwahrheiten" oder „Unrichtigkeiten" vor, ferner der „ꝛc. Lasker" und dergleichen kleine Kunststückchen, wie man im Büreau sich auszudrücken pflegt. Offen gestanden, ich habe die Feder des Herrn Wagener in dem Stil erkannt und zweifle nicht, daß jener Artikel von ihm ausgegangen ist; ich kenne seine Wendungen, und ich führe auch die Mittheilung derjenigen That-

Digitized by Google

sachen, auf Grund deren der Brief an das Haus gerichtet worden ist, zum Theil auch die stilistischen Wendungen auf die Person des Herrn Wagener zurück, und es wird mir zur großen Freude gereichen, wie ich ausdrücklich erkläre, nachdem Herr Wagener im wirklichen Lichte bei diesem Handel erschienen sein wird, ihn völlig zu trennen von den Mitgliedern der Regierung und namentlich von den erlauchten Inhabern zweier Sitze, zu denen er in nahen Beziehungen steht.

Also das Verhalten des Herrn Wagener in Beziehung auf die Konzession der Pommerschen Centralbahn. Eine kleine Wendung bitte ich zu beachten, die sich unglücklicher Weise in den offiziellen heute mitgetheilten Brief eingeschlichen hat. Da heißt es: ich habe gesagt, Herr Wagener hätte die Konzession verkauft, und es wird darauf Gewicht gelegt, daß ein Verkauf der Konzession ohne Genehmigung der Regierung gar nicht stattfinden könne. Wir werden es vielfach noch mit sehr feinen advokatorischen Ausdrücken zu thun haben. Ich habe nicht das Wort „Verkauf" gebraucht; ich habe gesagt, Herr Wagener habe für seine erste Konzession eine Geldabfindung erhalten; so werde erzählt, so habe ein glaubhafter Mann mir mitgetheilt.

Einzelne Kollegen, die betraut waren mit der Sache, frugen mich: „werden Sie denn wörtlich beweisen können, daß Herr Wagener die Konzession verkauft hat?" Ich habe aber diesen Ausdruck nicht gebraucht, ich habe von Geldabfindung gesprochen, und an eine Geldabfindung läßt sich das dialektische Kunststückchen nicht knüpfen, daß dazu die Genehmigung der Regierung gehöre. Ich halte meine Behauptung vollkommen aufrecht, und werde sie erweisen. Eigentlich ist sie schon bestätigt in der Zuschrift des Herrn Minister-Präsidenten, und er würde mir beigestimmt haben, wenn er den ganzen Sinn dieser Sache verstanden hätte. (Große Heiterkeit.)

Digitized by Google

Meine Herren, ich sage es zur Ehre des Herrn Minister-Präsidenten, daß er die Transaktionen nicht leicht verstehen wird, ich habe sie auch sehr schwer verstanden, und habe erst öffentliche Urkunden zur Hand nehmen müssen; selten, daß man bei Anschuldigungen in parlamentarischen Verhandlungen das Glück hat, gerichtliche Abschriften vor sich zu haben, welche demjenigen, der angegriffen wird, zum Theil mit seinen eigenen Worten der Handlungen überführt, die man ihm zur Last legt.

Der Herr Abgeordnete Wagener — — (Unterbrechung.)

Herr Wagener ist nicht Abgeordneter dieses Hauses, sondern im Reichstage — also der Herr Geheime Rath Wagener läßt in seiner Zuschrift an die Norddeutsche Allgemeine, die er offiziös indossiren läßt, und in der heutigen Zuschrift an dieses Haus sagen: nicht ihm sei die Konzession ertheilt worden, sondern einer Aktiengesellschaft, welche die drei Personen Schuster, Oder und Wagener gebildet haben. Meine Herren, Sie werden die drei Personen sehr genau im Sinne behalten müssen, welche diese Gesellschaft gebildet haben. Nun sagt aber der Herr Geheime Rath Wagener in einer Zuschrift an das Gericht, an welches er einen Protest richtet — ein Schriftstück, welches ich Ihnen zum Theil wörtlich vortragen werde —: „Ich lege Protest ein als persönlicher Konzessionair für die Eisenbahn." (Hört! hört!)

Das ist sein wörtlicher Ausdruck, in einer öffentlichen Urkunde enthalten. Sie werden also sehen, daß Herr Wagener, wo er es brauchte, wohl versteht, daß er materieller Konzessionair dawar, und er sich jetzt hinter die Redewendung flüchtet, nicht er, sondern di Aktien-Gesellschaft habe die Konzession erhalten. Damit Sie, meine Herren, die Quelle kennen, aus welcher ich das urkundliche Material habe, sage ich sofort, die Akten liegen beim hiesien Stadtgericht in den Beiakten zum Handels-

Digitized by Google

regiſter, und ich füge hinzu, daß dieſe Beiakten nach einer Inſtruktion des Miniſters öffentlich ſind, und von Jedermann eingeſehen werden können, damit nicht die Meinung herrſche, daß ich durch Indiskretion zu meiner Kenntniß gekommen ſei.

Nun werde ich eine kurze Schilderung geben, wie Herr Wagener ſich bei dieſer Bahn in Gemeinſchaft mit den genannten zwei Perſonen benommen hat, und dann werde ich auf die Geſchäftsführung zurückkommen. Sie werden ſchon aus dem Verhalten zu den Rechtsformen erſehen, daß kein Privatmann und kein Beamter ſich zu dergleichen hergeben darf. Ich mache abſichtlich keine Andeutungen, mit welcher Disziplin des Rechtsverfahrens ein derartiges Verhalten zu thun hat.

Die Herren Oder, Wagener und Schuſter hatten eine Aktien-Geſellſchaft gebildet, d. h. die drei Perſonen hatten ſich für den Inhalt und Leiter erklärt in einem Statut, das leider mit ſeinen Dunkelheiten, Unvollkommenheiten und Unzuläſſigkeiten von der Königlichen Regierung beſtätigt worden iſt. (Hört! Hört!)

In dieſem Statut haben die drei Perſonen ſich erklärt, für die Mitglieder des Verwaltungsraths und für die Direktion der Eiſenbahn bis zwei Jahre nach vollendetem Bau; dieſe drei, haben als Mitglieder des Verwaltungsraths und als Direktion zu fungiren bis zwei Jahre nach vollendetem Bau! — Verſtehen Sie die Bedeutung, meine Herren? — Alle, die ſich mit Eiſenbahnen beſchäftigen, werden die Tragweite einer ſolchen Anordnung verſtehen.

Dann war in dem Statut ausgeſprochen, Sie werden dies Alles durch öffentliche Urkunden belegt erhalten, daß alle diejenigen, welche mit Zeichnungen beitreten, ſich dem Statut unterwerfen. Die ganze Aktiengeſellſchaft war alſo von vornherein, wie ſie mit Zeichnungen hervortrat — wenn ſie über-

Digitized by Google

haupt Zeichnungen gehabt hätte, was nur in einem sehr geringen Umfange der Fall war, wie ich später weiter entwickeln werde — sie war verpflichtet, auch diesen Theil des Statuts anzuerkennen. Dieses Statut wurde genehmigt am 5. Juli 1870, nur drei oder vier Tage vor dem Tage, an welchem das bereits publizirte Reichsgesetz über Aktiengesellschaften in Gesetzkraft treten sollte. Vor Thoresschluß wurde noch schnell die Konzession beschafft und der Prüfung nach dem neuen Gesetze entzogen, welches 4 Tage später wirksam werden sollte. In diesem Statut stand der Paragraph, welcher in dem amtlichen Briefe angezogen worden ist und dessen Sinn der Herr Minister-Präsident eben nicht verstanden haben wird, daß die Gründer berechtigt seien, sich einen Vortheil von der Generalversammlung bewilligen zu lassen. Dies war aber nach dem neuen Gesetz verboten. Dennoch hat die preußische Staats-Regierung ein Statut bestätigt, welches gegen den Inhalt eines bereits erlassenen Gesetzes gerichtet war, nur daß dieses noch nicht Gesetzeskraft hatte, und durch ein legal flaw, wie man in England sagt, die sonst begründete Anklage zurückgewiesen werden konnte. Die Konzession wurde gegeben.

Nachdem die Herren die Konzession in Händen hatten und somit Herren des ganzen Materials waren, suchten sie am 28. Juli — wenn ich in den Daten irren sollte, so mögen Sie mir verzeihen, da ich die Daten aus dem Kopfe anführe, — bei dem hiesigen Handelsrichter die Eintragung in das Handels-Register nach. Sie mußten sich nämlich von jetzt an dem neuen Gesetze unterwerfen. Früher bedurften Eisenbahnen nicht der Eintragung in das Handels-Register; jetzt mußten sie eingetragen werden. Auf dieses Gesuch erwiederte das Stadt-Gericht ablehnend: die Eintragung ist nicht statthaft; denn Ihr müßt Euch richten nach dem neuen Gesetz, unter dessen Herr-

Digitized by Google

schaft Ihr entsteht. Ihr werdet jetzt eine Aktiengesellschaft, die Folge davon ist, Ihr müßt die Zeichnungen nachweisen. Ihr müßt einen Aufsichtsrath bilden und die Einzahlung von 10 Prozent nachweisen. Denn das neue Gesetz verbietet eben derartige Vergewaltigungen, daß drei Personen sich zu Herren eines Kapitals von 7,360,000 Thlr. machen können, auf das in Wahrheit noch kein nennenswerther Betrag und jedenfalls nicht 10 Prozent eingezahlt waren. Gegen diesen Bescheid wurde eine Beschwerde an das Kammergericht gerichtet; dieses bestätigte indeß nach einem eingehenden Berichte des Stadtgerichtes die Zurückweisung der Eintragung. Das ist am 9. September, wenn ich nicht irre, jedenfalls im September geschehen und damit war die Sache vor den preußischen Gerichten zu Ende; es gab keine Berufungsinstanz mehr. Der Geheimerath Wagner aber berief sich doch auf den Herrn Justizminister, der ganz korrekt zurückschrieb: ich kann in der Sache nichts weiter thun. Das Einzige, was er gefälligkeitsweise gethan hat, war, daß er das Kammergericht zur nochmaligen Erwägung aufforderte. Der Herr Handels-Minister war jedoch gefälliger, als der Herr Justizminister, indem er sich dahin ausdrückte, daß seiner Meinung nach die Eintragung nicht nothwendig sei. Vor dem Rechte würde ich ein solches Reskript dahin befördern, wohin es gehört — in den Papierkorb. (Sehr wahr! Sehr richtig!)

Meine Herren, auf Grund der Anregung des Justiz-Ministers forderte das Kammergericht seinerseits nochmals Bericht von dem Stadtgericht ein und bestätigte nochmals im Nov. seine Entscheidung, und damit war die Sache zu Ende. Die drei Herren konnten nach dem sehr schön angelegten Plane nicht zur Eintragung gelangen. Was thaten sie nun? Darauf wurde ein General-Versammlung einberufen — und nun, meine Herren,

Digitized by Google

bitte ich genau Acht zu geben, damit Sie wissen, mit einem wie feinen Geschäftsmanne wir es zu thun haben. Die Einberufung erfolgte zum 29. Dezember 1870. Diese General-Versammlung wurde berufen, Alles zu erfüllen, was der Handelsrichter forderte und was namentlich darin bestand, erstens eine neue Aktien-Gesellschaft zu bilden, zweitens das Statut danach umzuarbeiten, und aus dem Statut zu entfernen, die Remuneration für die Gründer, endlich einen Aufsichtsrath zu wählen, damit der so gewählte Aufsichtsrath eingetragen werden könne in das Handels-Register. Ich werde Ihnen nachher in der Beweisführung zeigen, daß es Strohmänner gewesen sind, welche die General-Versammlung gebildet haben. Indessen dies scheidet für jetzt hier aus, und wir nehmen an, die General-Versammlung sei richtig gewesen, und da lassen die drei Herren sich vorweg 40,000 Thaler von der General-Versammlung bewilligen, gerade wie Sie es in dem Briefe des Minister-Präsidenten lesen, und dann lassen Sie die beschränkenden Bestimmungen des Statutes wegstreichen. (Hört! Hört!)

Meine Herren, verstehen sie genau den Inhalt des Verfahrens? Das Gesetz verbietet, daß Vortheile gewährt werden an einen Aktionär unter dem Namen eines Gründers. Darauf hin treten die Herren zusammen, um eine neue Gesellschaft zu bilden, lassen sich an demselben Tage, an welchem der neue Verwaltungsrath gewählt wird, die verbotenen 40,000 Thlr. genehmigen und streichen sie aus dem Statut heraus. Die alten Statuten werden also verworfen, neue werden ausgearbeitet und eine neue Aktien-Gesellschaft ist fertig. Dieses Schriftstück wird im Februar beim Handelsrichter präsentirt zur Eintragung des neuen Verwaltungsrathes, welcher um sechs neue Personen vermehrt ist, und zur Eintragung der neuen Gesellschaft. Der Handelsrichter rügte, daß alles Geschehene will-

Digitized by Google

kürlich erscheine, daß die ganze Versammlung voller Unregelmäßigkeiten und Willkührlichkeiten sei und nicht dazu angethan eine neue Gesellschaft zu bilden. Darauf hin beschwerte sich Herr Wagener beim Kammergericht, nimmt aber, während die Untersuchung noch beim Kammergericht schwebt, die Beschwerde zurück, ich weiß nicht, aus welchem Grunde. Zwei verschiedene Handelsrichter hatten die Eintragung der alten Gesellschaft abgelehnt; inzwischen war ein dritter Handelsrichter an das Handelsregister gekommen, und dieser ließ, wie ich glaube, auf Grund des Reskriptes des Herrn Handels-Ministers, sich bewegen, die alte Gesellschaft in das Handelsregister einzutragen. (Hört! Hört! Pfui! Pfui!) Herr Wagener nimmt also die Beschwerde zurück und in Gemeinschaft mit Schuster und Oder erklärt er jetzt: wir sind die alte Gesellschaft. Es geht aus den Akten nicht hervor, ob dies mit Zustimmung der übrigen Mitglieder des neuen Verwaltungsrathes geschehen ist, sondern ich finde eine Beschwerde von einem Mitgliede des neuen Verwaltungs-Rathes; Herr Wagener wolle seit März den Verwaltungs-Rath nicht zusammenrufen, und mit dieser Beschwerde verbunden ist die Bitte, den neuen Verwaltungs-Rath einzutragen. Herr Wagener aber erklärt, wir sind die alte Gesellschaft mit den alten Statuten, mit den 40,000 Thalern und mit allem was daran hängt und die drei Gründer erklären sich wieder als Verwaltungs-Rath der alten Gesellschaft, und als solcher mit der Vollmacht bis zwei Jahre nach vollendetem Bau werden sie eingetragen. Dann wird eine neue General-Versammlung zusammengerufen. In dieser neuen Generalversammlung, die, wie ich weiterhin berichten werde, wiederum etwas von der Puppenmaschine an sich hat, werden den Gründern abermals die 40 oder 44,000 Thaler bewilligt. Sodann werden im Widerspruch mit der bisherigen Auslegung, wie sie die Gründer und der Handels-Mi-

Digitized by Google

nister dem Statut gegeben, sechs neue Mitglieder zu den drei Gründern in den Verwaltungs-Rath gewählt, wahrscheinlich weil in der General-Versammlung einzelne Aktionaire an der Verwaltung oder Aufsicht betheiligt sein wollten.

Jetzt gab es wieder 9 Mitglieder. Im Oktober tritt dieser neue Verwaltungs-Rath zusammen und wählt nochmals die zwei leitenden Mitglieder des Ausschusses, warum weiß ich nicht; und siehe da, statt des Herrn Wagener wird Herr Schuster zum Vorsitzenden gewählt und Herr Oder zum Stellvertreter, und so der Herr Wagener von denen, welche er mitgeholfen hatte zu Verwaltungsräthen zu machen, außer Besitz gesetzt. Da erscheint ein langer Protest des Herrn Wagener vom 4. Oktober; mich wundert nur, wie man zu öffentlichen Akten einen solchen Protest zu geben wagt. Er protestirt also bei dem Handelsrichter dagegen, daß Schuster und Oder als Vorsitzender und Stellvertreter eingetragen werden könnten. Meine Herren, ich belästige nicht gern mit der Verlesung von Citaten; aber ich glaube, ich handle im Interesse des Landes und der Regierung, wenn ich an den meisten Stellen hier den Herrn Wagener selbst sprechen lasse. Also Herr Wagener legt als „persönlicher Konzessionair" und Vorsitzender des Verwaltungsraths Protest ein gegen die gestern erfolgten Wahlen des Vorsitzenden und des Stellvertreters. Nun kommt wörtlich:

„Von den erschienenen 10 Mitgliedern des Verwaltungsrathes waren statutenmäßig nicht stimmberechtigt:

1) Herr v. Arnim-Heinrichsdorf, weil derselbe überhaupt noch keine Aktien besitzt und deponirt hat. (Hört! hört! links.)
2) Die Herren Kahle und Hackel, weil die von ihnen deponirten Aktien nicht eingezahlt, auch nicht ihr Eigenthum, sondern"

Digitized by Google

und hier bitte ich den Herrn Handelsminister, dies genau zu hören —

„sondern Eigenthum der Gesellschaft sind und ihnen nur mißbräuchlicherweise von dem mit ihrem Vertriebe betrauten Bankier geliehen sein können." (Hört! hört! links.)

Also die Gesellschaft war im Besitze der Aktien und hat sie in Verkauf gegeben; ich werde das später, wenn ich die einschlagenden Gesetze zusammenfasse, näher erörten.

3) „Der Bank-Direktor Schuster, weil derselbe in mehrfachen noch nicht abgewickelten Kontraktsverhältnissen zu der Eisenbahn-Gesellschaft steht (letztes Alinea des § 40 unseres Statuts), und weil die verbliebenen Differenzen so erheblicher Art sind, daß dieselben schwerlich in Güte ihre Erledigung finden, sondern voraussichtlich zu einem strafgerichtlichen Verfahren führen dürften. (Hört! hört!)

Ich werde die betreffenden Thatsachen und Belege, deren Zusammenstellung einige Zeit erfordert, in etwa drei Tagen vorlegen.

Außerdem ist aber die Wahl des Herrn ꝛc. Schuster materiell auch um deswegen ungültig, weil, abgesehen davon, daß ein Mitglied des Verwaltungsraths, dessen Funktionen ruhen, überhaupt nicht wählbar ist, der Vorsitz des Verwaltungsrathes in keinem Falle Jemandem übertragen werden kann, der in derartigen ungelösten Differenzen zur Gesellschaft steht."

In einer Vorstellung vom 7. Oktober begründet Wagener den Widerspruch gegen Arnim, Hackel und Kahle näher. Ueber Schuster sagt er wörtlich:

„Inhalts des in Abschrift angeschlossenen Abkommens zwischen den 3 Mitgliedern des frühern Gründungs-Komités ist den letzteren ein Kontokurrent bei der Gewerbebank H. Schuster

Digitized by Google

und Co. eröffnet und von dieser die Verpflichtung übernommen worden, die bei der Königlichen General-Staatskasse in Höhe von 225,000 Thlr. in börsengängigen Effekten zu hinterlegende Kaution zu stellen. Letztere hat das Gründungs-Komité demnächst laut notarieller Verpfändungs-Verhandlung vom 2. Juni v. J. deponirt. Aus jener Geschäftsverbindung in laufender Rechnung übergab die Gewerbebank unterm 31. August v. J. einen Contoauszug von 343,438 Thlr. 5 Sgr. 6 Pf. Ich monirte, daß 3 pCt. Provision dem Course vom 1. Juni cr. zugeschlagen, die Staatskasse hatte nur 5 pCt. unter Tagescours angenommen, die Gesellschaft hatte also 8 pCt. über Annahmecours zu zahlen gehabt.

Schuster ist persönlich haftender Gesellschafter, Oder und Kahle sind Aufsichtsräthe der Gewerbebank.

b. Die Gesellschaft ist mit circa 65,000 Thlr. Provisionen belastet für die Aktienzeichnungen, welche die Gewerbebank seiner Zeit durch ihre Agenturen in Schwerin, Jauer und Luckau beschafft haben soll.

Richtig ist, daß Schuster ermächtigt resp. beauftragt war, solche Zeichnungen zu vermitteln, eventuell hierfür den Zeichnern Provisionen bis zur Höhe von 2 pCt. der gezeichneten Beträge zu bewilligen. Nach den von mir angestellten Ermittelungen muß ich annehmen, daß jene Provisionen überhaupt nicht zur Auszahlung gelangt sind, die Gewerbebank nur vielmehr die Absicht gehabt hat, sich auf Kosten der Eisenbahn zu bereichern, in welchem Falle der ꝛc. Schuster einer Verletzung seiner Pflichten als Verwaltungsrathsmitglied sich schuldig macht, die ihn vorzugsweise unfähig erscheinen läßt, Mitglied oder gar Vorsitzender desselben zu sein",

was ich natürlich wörtlich unterschreibe.

Digitized by Google

c. „Schuster hat" —

ich bitte den Herrn Handels-Minister hierbei besonders zuzuhören, er spielt auch eine Rolle dabei —

„Schuster hat unterm 29. Dezember v. J. vor dem Rechts-Anwalt und Notar Arnold die abschriftlich beigeschlossene urkundliche Erklärung des Inhalts abgegeben, daß mehr als 10 Prozent der von jedem Aktionair der in Gründung begriffenen Pommerschen Central-Eisenbahn-Gesellschaft gezeichneten Beträge zur Kasse der durch ihn vertretenen Kommandit-Gesellschaft auf Aktien eingezahlt worden seien und gleichzeitig anerkannt, die Bankiergeschäfte der Gesellschaft übertragen erhalten und übernommen zu haben. Den spezifizirten Nachweis über jene Einzahlungen hat der ꝛc. Schuster der diesseitigen Gesellschaft noch nicht geführt," —

also drei Viertel Jahre später —

„den Geldbetrag derselben auch noch nicht zur diesseitigen Kasse gezahlt.

d. Schuster hat mittelst eigenhändiger Firmazeichnung 976,000 Thlr. in Stamm-Prioritäts-Aktien für Rechnung der Gewerbebank gezeichnet und auch diese Zeichnung nicht erfüllt."

Dies ist also der Protest. Darauf die Antwort des Richters, es sei der Protest gar nicht nöthig; die drei Gründer seien Herren der ganzen Materie, Wagener sei zum Vorsitzenden auf ein ganzes Jahr gewählt und so lange er nicht niederlegt, könne Schuster nicht an seine Stelle treten, und von einer Eintragung der neuen Wahl könne nicht die Rede sein.

Da zieht Wagener seinen Protest zurück, weil Schuster ohnehin nicht eingetragen werden könne. Aber folgende notariell vollzogene Thatsache erscheint im November. Herr Wagener erklärt, daß er auf einige Zeit verreisen müsse und deswegen den Vorsitz im Verwaltungsrath niederlege; und nun

Digitized by Google

treten die drei Personen Schuster, Oder und Wagener zur Wahl eines neuen Vorsitzenden und Stellvertreters zusammen und sie wählen einstimmig zum Vorsitzenden Oder, zum Stellvertreter Schuster. (Große Heiterkeit.) (Hört! Hört!)

Also diesen früher von ihm angeschuldigten Menschen wählt Herr Wagener einige Zeit nachher zum Stellvertreter des Vorsitzenden im Verwaltungsrath, und Oder zum Vorsitzenden, beide Vertreter derjenigen Handlungen mit welchen die Gesellschaft in so schweren, erheblichen Differenzen steht; diese sind nun die Herren der Eisenbahn und aller Verträge.

Was liegt dazwischen? Da habe ich nun das Zeugniß eines Mannes, der sich erboten hat, jedes Wort zu beschwören, sobald ihm die Gelegenheit zum Eide gegeben werde, und ich muß noch hinzufügen: ich habe reichliche Thatsachen von diesem Zeugen berichtet erhalten und habe diese, soweit ich sie durch andererseits mir reichlich zugegangene Thatsachen prüfen konnte, in allen Punkten, wo der Zeuge von eigenem Wissen gesprochen hat, bestätigt gefunden. Ich werde einen gewichtigen Theil der Angaben nachher noch mittheilen. Dazwischen liegt ein Abkommen und da komme ich auf die dunklen Worte in der heute verlesenen Zuschrift des Herrn Minister-Präsidenten — daß von der zugebilligten Abfindung von 40,000 Thlrn. Wagener die Hälfte erhalten sollte. Dieses Abkommen war zwischen Schuster, Oder und Wagener getroffen, und außerdem wurde die Zeichnung auf Actien, welche Wagener selbst gemacht hatte, und die nach dem sehr schlechten Course der Actien einen großen Verlust ergeben haben würde, von jenen Herren oder von Einem derselben übernommen. Darauf hin wurden die beiden Herren zum Vorsitzenden und zum Stellvertreter gewählt.

Meine Herren, ich werde die Geschäftsführung bei dieser Bahn noch ausführlich behandeln müssen und Herr Wagener

Digitized by Google

wird noch mehrfach seine Rolle dabei spielen, aber ich glaube, Sie haben schon jetzt genug Belastendes gehört, um mir eine Pause zu einer Zwischen-Bemerkung zu gestatten. Alles was ich angeführt habe, bis auf den letzten Punkt, den ich durch Zeugenaussagen belege, ist durch öffentliche Urkunde beglaubigt, zum Theil habe ich die gerichtlichen Abschriften in der Hand.

Jetzt also bitte ich Sie, meine Herren, mir zu gestatten, wozu ich mich auch verpflichtet fühle, die Person Wageners zu trennen von zwei erlauchten Personen, auf welche das Vaterland mit Stolz sieht: der Eine ist der Fürst Bismarck, auf dessen Bureau Herr Wagener so lange gewesen ist, der Andere ist der Minister-Präsident Generalfeldmarschall Graf v. Roon, auf dessen Bureau Herr Wagener gegenwärtig noch der höchste Beamte ist. Aber, meine Herren, während alle diese Dinge in Berlin vorgingen, waren beide in Frankreich beschäftigt im Dienste des Vaterlandes und in glorreichen Thaten gegen das Ausland. Niemand wird sie verantwortlich machen für Handlungen, die während dieser Zeit selbst von ihren höchsten Beamten in der Heimath vorgenommen sind.

Meine Herren, wie sind nun die Geschäfte der Gesellschaft gewesen? Ich muß diesen Theil meiner Darstellung hier wieder vorweg nehmen, weil ich unlieber Weise durch den Brief des Minister-Präsidenten veranlaßt worden bin, den Abschnitt Wagener zu antizipiren. Bis vor wenigen Minuten vor der öffentlichen Verhandlung — oder war es eine Stunde vorher — war ich nicht unterrichtet, daß der Brief zur Verlesung kommen sollte; ich hatte einige Hoffnung, daß wegen des Passus über den „Rechtsanwalt" von der Verlesung Abstand genommen werden würde, — (Hört! Hört!) indessen, es wurde mir das Gegentheil kurz vor dem Beginn dieser Debatte mitgetheilt.

Meine Herren, ich muß noch eine Bemerkung einschalten

Digitized by Google

wegen der beiden anderen Konzessionen, welche ich erwähnt habe. Ob die Bahn von Belgard nach Posen zusammen eine Linie oder zwei Linien ausmacht, darüber konnte ich aus eigenem Wissen nicht unterrichtet sein, mir ist aber von einem verehrten Mitgliede dieses Hauses die Bahn als Gegenstand zweier Konzessionen bezeichnet worden; der Unterschied ist verhältnißmäßig gleichgiltig. Richtig ist, daß die Konzession noch nicht ertheilt ist, wohl aber die Genehmigung zu den Vorarbeiten. Damit aber war gesichert, daß in Zukunft, wenn nichts Schlimmes eintrat, die Konzession dem Herrn Wagener ertheilt werden sollte. Ich möchte wissen, wozu ein Geheimer Rath im Ministerium Vorarbeiten zu Eisenbahnen betreibt, wenn nicht zu dem Zwecke, später die Konzession zu erhalten. Es ist doch wirklich nur eine Ausflucht, zu sagen: Herr Wagener habe noch nicht die Konzession. Bestand auch nicht die Absicht, ihm die Konzession zu geben? Herr Wagener ist meines Wissens nicht einmal Ingenieur; lediglich zum Spaße Vorarbeiten machen zu lassen, das habe ich weder als Absicht der Regierung noch als Absicht des Herrn Wagener voraussetzen können. Die Konzession sei noch nicht ertheilt, — das ist wiederum eine Vorschützung; ich habe es aber nicht mit der Feststellung eines Wortlautes, ich habe es überhaupt mit dem Inhalte zu thun, nicht mit kleinlichem Herumstreiten um Worte.

In Rücksicht auf die Geschäftsführung fällt der Fall Wagener in das schlimme System Strousberg, obschon erklärt wird, daß die Bahn nicht in Entreprise ausbedungen worden sei, sondern sie werde „in Regie" gebaut. Ich habe mich nach dem Ausdruck „in Regie" erkundigt, es ist ein fremdes Wort und man kann später behaupten, es habe nicht diese oder jene ihm untergelegte Bedeutung. Ich habe aber gehört, und zwar von einem sehr sachverständigen Eisenbahn-

Digitized by Google

baumann, daß „in Regie" nur den einen Sinn zulasse, die Gesellschaft kontrahire unmittelbar mit denjenigen, welche den Bau ausführen, und übergebe nicht Einem die Vorarbeiten, welche sie weiter von Unter-Unternehmern ausführen lasse. Ist dies richtig, dann ist es eine Unwahrheit in dem offiziösen und in dem amtlichen Schreiben, daß die Arbeiten „in Regie" ausgeführt werden. Es sind nämlich, worum es sich jetzt nur handelt, der Bahnkörper und die Herstellung der ganzen Bahnlinie, mit Ausschluß der Betriebs-Materialien, in General-Entreprise gegeben, und zwar gegen die anschlagsmäßige Summe von, ich glaube 2,490,000 Thalern, gerade in der Höhe, wie sie der Herr Handels-Minister genehmigt hat, und es sind dabei alle jene Scheinvorgänge gewahrt, welche gewöhnlich im System Strousberg stattfinden, damit das Gesetz umgangen werden kann; Alles wohl gewahrt bis auf den letzten Zug, nur noch schlimmer als gewöhnlich, denn wenn die Dilettanten eingreifen, machen sie es der Regel nach viel schlimmer, als die berufsmäßigen Schwindler. (Heiterkeit.)

Folgendermaßen hat sich nun die Sache Wagener entwickelt. Im November 1869 erließen die Herren Wagener und Schuster ein Circular, in welchem sie den Bau der Pommerschen Centralbahn ankündigten, und in dem Schlußpassus — ich werde ihn wörtlich verlesen, es wird sich dabei zeigen, in welcher Weise und mit wie deutlichen Worten von der Wahrheit abgewichen worden ist, — in dem Schlußpassus, der an das Publikum gerichtet ist, und zu Zeichnungen anlocken soll, heißt es:

„Es ist dem Komité" — dies geschieht im November 1869 — „gelungen, unter guten Verhältnissen die Stammprioritätsaktien und einen nicht unbedeutenden Theil der Stammaktien fest zu begeben, und sind die betreffenden Abkommen

Digitized by Google

bereits vollzogen, überhaupt also Vorbereitungen getroffen, daß, wenn nicht die Intereſſenten ſelbſt hinter ihrer Aufgabe zurückbleiben, der Bau ſofort im nächſten Frühjahr beginnen kann."

Wie hat es ſich nun mit dem Begeben der Aktien und dem feſten Abkommen verhalten? Es wurden von Herren Wagener und Schuſter, ich weiß nicht, ob auch Herr Oder dabei war, vier Bände mit Zeichnungen beim Handels-Miniſterium eingereicht, — Zeichnungen von der Art, wie ſie der Herr Handels-Miniſter neulich kritiſirt hat, mit den Worten: „ſo weit man das beurtheilen kann." Sie werden bald ſehen, daß jene Worte eine ſehr tiefe Bedeutung haben, daß ein Krebsſchaden der ganzen Eiſenbahnverwaltung ſeit Jahren in jenen nebenſächlich hingeworfenen Worten des Handels-Miniſters angedeutet liegt. Es wurden alſo vier Bände mit Zeichnungen vorgelegt. Da waren regelmäßig und prompt 7,360,000 Aktien gezeichnet, zur Hälfte Stammprioritäten, zur Hälfte Stammaktien. In Wahrheit aber waren die allermeiſten Zeichnungen bloßer Schein. Einen ſehr bedeutenden Betrag hat Herr Wagener ſchon als Scheinzeichnung bezeichnet. Einer der beiden unter dem Aufruf unterzeichneten Unternehmer hatte ungefähr eine Million Prioritäts-Aktien in ſeiner Eigenſchaft als „Schuſter, Gewerbebank" gezeichnet und nach dem Zeugniß in dem Proteſte Wageners hat derſelbe auf dieſe Zeichnungen bis anderthalb Jahre ſpäter nicht einen Pfennig eingezahlt. In Wirklichkeit waren gezeichnet — wie ich durch Zeugenausſage, die eidlich erhärtet werden kann, und auch unter Berufung auf die Bücher der Geſellſchaft berichtet worden bin — ungefähr in der Mitte des Jahres 1871 460,000 Thlr. Die Beamten hatten die Anweiſung, nur zu klagen gegen die reellen Zeichner und nicht gegen die Scheinzeichner. (Hört! links.)

Digitized by Google

Es wurde ihnen nicht gesagt: „Scheinzeichner", aber sie wurden angewiesen, nur gegen bestimmte Personen zu klagen, gegen die andern nicht. Ich weiß nicht, ob bis heute gegen den Einen oder den Anderen derselben geklagt ist, aber bis Ende 1872 war gegen die Scheinzeichner nicht auf Einzahlung geklagt.

Zu den Scheinzeichnern gehört unter Anderen auch, wie ich nur beiläufig erwähne, der Bruder des Herrn Geheimen Raths Wagener, der frühere Direktor einer landwirthschaftlichen Schule, der von ihm als Eisenbahndirektor mit 4000 Thalern engagirt war. (Hört! links.)

Daneben war auch ein Schwager des Herrn Wagener mit 1200 Thaler jährlich als Registratur-Beamter der Gesellschaft angestellt.

Zu den Zeichnern, gegen welche nicht geklagt worden ist, hat auch Herr Schuster gehört, der, wie Herr Wagener selbst bezeugt, bis Oktober 1871 nicht einen Pfennig eingezahlt hat, obschon er im Dezember 1870 sich selber bescheinigt hatte, daß 10 Prozent eingezahlt seien von sämmtlichen Aktionairen; diese Bescheinigung ist von dem Herrn Handels-Minister als ausreichend anerkannt worden.

So stand es mit den Zeichnungen. Uebrigens erzählt der Herr Wagener selbst, Aktien seien im Sommer 1871 aus dem Depot entnommen, welches der Gesellschaft angehört, während nach dem damals bestehenden Gesetz verboten war, daß die Aktien-Gesellschaften ihre eigenen Aktien kaufen. Diese Aktien waren also unverausgabte Formulare.

Und nun, meine Herren, der weitere Beweis, wie die Zeichnungen in Wahrheit Fälschungen waren, freilich nicht solche, die vor dem Untersuchungsrichter verfolgt werden können, sondern

Digitized by Google

Täuschungen, darauf berechnet, den Handels-Minister zu hintergehen, und außerdem, wie wir später sehen werden, auch den Handelsrichter zu hintergehen, was noch schlimmer ist, weil die betreffende Gesetzesstelle ein solches Verfahren mit Gefängniß bedroht.

Also, die Behauptung, daß im Februar 1871, da die neue Gesellschaft als solche beim Handelsrichter angemeldet wurde, die Aktien nicht begeben waren, enthält die Anschuldigung eines strafbaren Vergehens, und ich will sie in folgender Weise begründen. Vor der General-Versammlung vom 21. Juli 1871, in welcher die neuen 6 Verwaltungs-Raths-Mitglieder gewählt und die 40,000 Thlr. für die Gründer nochmals bewilligt wurden, unter dem 7. Juni 1871 schlossen die drei Gründer einen Vertrag ab, den ich einen General-Entreprise-Vertrag nenne; ich glaube aus einem zustimmenden Zeichen zu entnehmen, daß der Herr Ministerial-Direktor Weishaupt nach meiner früher gegebenen Beschreibung den Vertrag auch dafür hält; nämlich für 2,490,000 Thlr. wurden sämmtliche Bahnarbeiten, mit Ausschluß der Betriebs-Materialien, nach den genehmigten Voranschlägen in Verding gegeben an zwei Personen, deren Namen gleichgültig sind. Lassen Sie mich hier einschalten: ich werde nicht sämmtliche Thatsachen, die ich vor mir habe, heute hier mittheilen, sondern im Zusammenhang mit einem Antrage zu welchem ich später komme, will ich mir vorbehalten, vieles an anderer Stelle anzuführen, besonders so weit ich nicht die vollen Beweise in Händen habe und die Angaben nicht nothwendig sind, den Gang der Begebenheiten heute näher zu erläutern. Also an zwei Personen wurde der Bau des Bahnkörpers in Verding gegeben; das offizielle Schreiben des Herrn Ministerpräsidenten sagt wörtlich: „Die Bahn wird von der Gesellschaft in Regie gebaut."

Digitized by Google

Der Vertrag mit den 2 Bauunternehmern vom 7. Juni 1871 ist sehr einfach; er liegt mir abschriftlich vor, er ist von einem hiesigen Anwalt notariell geschlossen. Aber Sie würden sehr im Irrthum sein, wenn Sie glaubten, daß dieser Vertrag den ganzen Inhalt der über den Vertrags-Gegenstand getroffenen Verabredungen umfaßte, sondern neben diesem Vertrag ist ein Nebenvertrag geschlossen worden an demselben Tage. (Hört! Hört!)

Dieser Nebenvertrag liegt mir nicht vor. Aber was ich aus demselben mittheilen werde, wird zum Theil durch Zeugenbeweis und zum Teil wiederum in Folge eines günstigen Zufalles, durch einen amtlichen Bericht eines Beamten der Gesellschaft bestätigt; nur zufällig habe ich die Bemerkung entdeckt, welche eine schwer belastende Thatsache bestätigt. In dem Nebenvertrag ist stipulirt, nach dem bekannten System Strousberg, daß die Unternehmer für den Bau des Bahnkörpers nicht baares Geld empfangen, sondern daß sie Aktien in Zahlung erhalten. Von der Gesellschaft selbst wurden Aktien verkauft zu 40 pCt. die Stammaktien, zu 70 pCt. die Prioritätsaktien, — also gegen einen Wucherabzug ohne Gleichen; die Unternehmer aber müssen sie als Vollzahlung nach dem Nennwerth annehmen. Dies wird bestätigt dadurch, daß bei einer sonst gleichgültigen Gelegenheit ein Haupt-Beamter der Gesellschaft einen Bericht abstattet, in welchem er eine Forderung der Unternehmer als nicht berechtigt beanstandet; zu diesem Zwecke nimmt er Bezug auf den ursprünglichen Preis, zu welchem die Arbeiten übernommen worden, führt diesen Preis ausdrücklich zurück auf den Vertrag vom 7. Juni 1871 — das Datum des Vertrages, zugleich auch das Datum des Neben-Vertrages — jetzt kommt die entscheidende Stelle, welche ich wörtlich wiedergebe:

Digitized by Google

„Zu Passus 2.

Der General-Kostenanschlag enthält sub Titel III. für die Unterhaltung während der Bauzeit und des ersten Betriebsjahres nur 39,000 Thaler Nennwerth gleich rot. baar 22,000 Thaler."

Hier haben Sie ein Stück von dem Inhalt des Neben-Vertrages; wie Sie daraus entnehmen, mit einem sehr schönen Abzug sind die Aktien an die Bauunternehmer statt der Baarzahlung begeben worden; 39,000 Thaler Aktien haben die Bedeutung von 22,000 Thaler baar, und davon erscheint im Hauptvertrage kein Wort.

Im Neben-Vertrage steht aber noch mehr, was mir bis jetzt unerklärlich ist, und was ich in der Untersuchung aufgeklärt zu sehen wünsche. Es erscheint plötzlich aus dem November 1871 ein Revers, in welchem die beiden Unternehmer unter Hinweis auf eine Verabredung in dem Vertrage vom 7. Juni 1871 bekennen, daß sie 300,000 Thaler von dem ihnen im Haupt-Vertrage zugebilligten Preisen abziehen lassen sollen, und es sind genau die Meilen bezeichnet, — ich weiß die im Revers genannten Nummern der Meilen nicht auswendig — bei deren Fertigstellung jener Abzug ratenweise stattfinden soll.

Es ist mir unklar geblieben, wozu diese 300,000 Thlr. abgezogen werden sollten. Wenn zum Nutzen der Gesellschaft, so weiß ich nicht, warum man ein solches Ding in einen Nebenvertrag hineinsetzt; im Hauptvertrag hätte es einfach zu heißen brauchen: die Unternehmer erhalten für ihre Arbeiten 2,190,000 Thaler, statt, wie es jetzt heißt, 2,490,000 Thaler. Ich verstehe die verborgene Absicht nicht. Um so auffälliger ist mir der an sich unklare Vorgang, als durch Zeugenbeweis festgestellt ist, vorbehaltlich des Eides, daß bis gegen das Ende des Jahres 1872. trotz des wiederholten Erinnerns der Beamten endlich einmal

Digitized by Google

den Abzug machen zu lassen, thatsächlich zu Gunsten der Gesellschaft ein Abzug nicht gemacht worden ist. Dieses Verhältniß gehört für mich zu den wenigen, die ich nicht begreife, vielleicht werden andere Handelsleute es besser verstehen; ich hoffe, die Untersuchung wird wohl diesen Punkt aufklären.

In dieser Weise wird erweislich ein großer Theil der angeblich vollgezeichneten Aktien verbraucht. Wir finden also in dem einen Bauvertrage zwei Millionen vierhundert und einige neunzigtausend Thaler, die niemals gezeichnet worden sind. Und wie, meine Herren, wurden die Dinge vermittelt? Zuerst wurde ein hiesiger Unternehmer engagirt, der die Aktien scheinbar von der Gesellschaft kaufte, sie dann an die beiden Bau-Unternehmer ablieferte, und die Letzteren zahlten dem Vermittler das Geld wieder zurück: so ging es hin und her. Der Vermittler erhielt für seine Mühe eine Provision, ich weiß nicht, ob zu Lasten der Gesellschaft oder zu Lasten der Bau-Unternehmer. Später hat man die Sache kürzer gemacht. Um die Provision wegfallen zu lassen, kaufte ein Handlungsgehülfe in dem Geschäftshause des Herrn Oder die Aktien direkt von der Gesellschaft zum vollen Nennwerth, zahlte das Geld baar ein, übergab in der Weise, welche dem Herrn Handels-Minister bekannt sein wird die Aktien an den Unternehmer, der Unternehmer gab das Geld zurück u. s. w. (Heiterkeit).

In dieser Weise wurde das Geschäft mit den Bau-Unternehmern vollzogen. Diejenigen Aktien aber, welche direkt für die Gesellschaft ohne Scheinverträge verkauft worden sind, so daß die Verstöße gegen das Gesetz und gegen die vor dem Handels-Minister und vor dem Handelsrichter geführten Nachweisungen — welchen Ausdruck soll ich gebrauchen — offen zu Tage traten, wurden vermittelt entweder durch die Gewerbebank Schuster u. Cie. — Schuster ist stellvertretender Vor-

Digitized by Google

sitzender im Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft — oder durch eine Filiale dieser Bank. Der Name der Filiale ist wohl nicht unentbehrlich in diesem Abschnitt unserer Verhandlungen; später, wenn wir die Sache weiter untersuchen, werde ich den mir bekannten Namen angeben.

Nun kommt an die Reihe das unschuldige Geschäft, welches über die gestellte Kaution unter den Gründern abgeschlossen worden ist. Das Schreiben des Herrn Minister-Präsidenten bezeichnet das Geschäft so, aber ich hege wirklich die vollste Ueberzeugung, daß der Herr Minister-Präsident die Natur des Geschäftes nicht so leicht verstehen wird, wenn es nicht ganz erläutert wird. Die Gesellschaft nämlich hatte Effekten — nein, nicht die Gesellschaft, sondern die drei Gründer; es ist schwer, die Personen auseinander zu halten, die drei Herren erscheinen in verschiedenen Eigenschaften. — Die drei Gründer hatten die Kaution in Effekten gestellt und zwar, wenn ich nicht irre, 225,000 Thaler.

(Der Herr Handels-Minister 425,000 Thlr.)

ich glaube richtig unterrichtet zu sein; 225,000 Thaler, soviel ist es.

Später wollten die Gründer die Effekten heraus haben, — ein durchaus zubilligendes Verlangen, denn die Effekten waren gestiegen. Da das Geld fehlte, wurden 430,000 Thlr., die Hälfte in Stammaktien, die Hälfte in Stamm-Prioritätsaktien der Gesellschaft aus dem Depot genommen und verkauft, Stammaktien für 40 Prozent, Stamm-Prioritätsaktien für 70 Prozent. Im Ganzen betrug der Erlös 235,000 Thaler. Die Gesellschaft wird also belastet mit einem Verlust an Koursdifferenz von ungefähr 190,000 Thlr. in Kapital und über 13,000 Thlr. jährlichen Zinsunterschied zwischen dem Prozentsatz, zu welchem die Regierung die Geldkaution verzinst und den Zinsen, welche

Digitized by Google

die Gesellschaft während der Bauzeit für die Aktien zahlen muß. Im Herbst 1871 ist der Verkauf der Aktien und der Umtausch der Kaution erfolgt, die Buchung aber, d. h. die Zahlungsnachweisung für die Gesellschaft, welche darin besteht, daß die Gesellschaft offen belastet wird mit der Ausgabe so und so vieler Aktien und mit dem Zins- und Koursverlust, ist in den Büchern der Gesellschaft erst mehrere Monate später geschehen.

Meine Herren, dem Handelsrichter waren im Februar 1871 nachgewiesen: Vollzeichnungen aller Aktien und Einzahlung von 10 Prozent für jede Aktie. Als die Gründer den Handelsrichter im Februar 1871 mit dem Gesuch um Eintragung angingen, hatten sie eben das Statut verändert, hatten es konformirt nach dem Bundes-Gesetz vom 11. Juni 1870 und traten diejenigen Beweise an, welche das neue Gesetz von ihnen forderte. Der Handelsrichter war vorsichtig in der Prüfung der Nachweise. Es wurde eine Bescheinigung des Handels-Ministers beigebracht, aber er sagte: Da ich die Verwaltungs-Grundsätze des Herrn Handels-Ministers nicht kenne, so ist die Bescheinigung des Handels-Ministers mir nicht glaubwürdig genug. (Hört! Hört!) und ich wünsche die direkte Nachweisung der stattgehabten Zeichnungen und der Einzahlung. Die drei Gründer aber haben die Nachweisung behauptet und ebenso zu führen versucht. Herr Wagener erkennt später im Oktober 1871 selbst an, daß die Aktien nicht voll gezeichnet waren, daß die 10 pCt. nicht eingezahlt waren und dennoch wurden im Februar 1871 beide Angaben beim Handelsrichter gemacht. Alles dies thun die Herren Wagener, Schuster und Oder auf Grund des Gesetzes vom 11. Juni 1870, während eben dieses Gesetz eben solche unrichtigen Angaben vor dem Handels-Richter mit einer Strafe bis zu 3 Monaten Gefängniß bedroht. (Hört! Hört!)

Der Herr Handels-Minister aber hatte in ihnen die Be-

Digitized by Google

scheinigung der bei ihm geführten Nachweise gegeben. (Hört! Hört!) und wie ich aus einer Bemerkung in meinen Abschriften entnehme, befindet sich diese bei den Akten.

Meine Herren, mir sind noch andere Thatsachen berichtet, die mir durch viele Umstände wahrscheinlich gemacht, für die mir Zeugen genannt sind, aber der eine Zeuge, welcher die übrigen Angaben eidlich auf sich zu nehmen erklärt hat, kann für diesen Punkt nicht mit gleicher Gewißheit eintreten, weil er die Umstände nicht aus eigenem Wissen kennt; andere Zeugen sind mir genannt, doch einer derselben, von einem Dritten befragt, hat jede Aussage einem Privatmanne gegenüber verweigert. Ich will die Thatsachen, die, wenn wahr, sehr schwerer Natur sein würden, hier nicht erwähnen, immer in der Hoffnung, daß wir zu einer Untersuchung gelangen. Wenn diese Voraussetzung nicht eintreffen sollte, würde ich mich für verpflichtet halten, alles glaubhafte Material öffentlich mitzutheilen, während ich heute mich auf so viel beschränke, als mir unerläßlich scheint, um darzuthun, mit welcher Liebe zur Wahrheit man im Namen der Regierung Berichtigungen in die Welt bringt, auf die Gefahr hin, daß so belastende Thatsachen ans Licht voller Oeffentlichkeit, vor das Forum der ganzen Welt gezogen werden müssen, wenn ich nicht selbst der Unwahrheit oder Unzuverlässigkeit bezüchtigt vor dem Publikum stehen will. In dieser Hinsicht habe ich wohl in Bezug auf die Angelegenheit Wagener Genügendes dargethan und ich darf Anderes der Untersuchung vorbehalten. Nur Eines möchte ich zur Illustration der Eisenbahnpolitik des Herrn Handels-Ministers noch mit Nachdruck hervorheben.

Die beiden Unternehmer des ganzen Baues des Bahnkörpers haben die einzelnen Arbeiten an Unterunternehmer vertheilt. Einzelne von ihnen klagen in Briefen an mich, daß

Digitized by Google

die Hauptunternehmer nicht regelrecht zahlen, sondern sie hinhalten, was ich als von Interessenten kommend in keiner Weise hier vertreten möchte. Aber im Zusammenhange mit jenen Beschwerden theilen sie mir alle übereinstimmend mit, daß man in der Heimathgegend der Eisenbahn die Stamm-Aktien gegenwärtig zu 10 oder 15 Prozent erlangen zu können glaubt. Urtheilen Sie daran, ob es rathsam sei, wie der Herr Handelsminister als seine Politik anrühmt, Eisenbahnen zu beschaffen, mit welchen Mitteln man sie erlangen könne, ob dies nicht ein wenig Rinaldo Rinaldini gespielt heißt. (Sehr richtig!)

Ich komme jetzt, nachdem ich die persönliche Stellung des Herrn Wagener und die Geschäftsleitung der Pommerschen Centralbahn in Hauptzügen beleuchtet habe, zu dem System Strousberg, zu der Bahn Breslau-Warschau und zur Nordbahn, die ich alle das vorige Mal erwähnt habe. Ich werde mich überwiegend an die das vorige Mal angeregten Gegenstände halten und ohne meine heutige Darstellung zu weit auszudehnen, will ich nur das eine oder andere Beispiel heranziehen, welches nothwendig ist, entweder um zu belegen, was ich damals gesagt und angedeutet habe, oder um den großen Umfang des öffentlichen Schadens mindestens erkennbar zu machen.

Das „System Strousberg" hat angefangen mit der ostpreußischen Südbahn; aufgehört hat der Namensträger des Systems mit den Eisenbahn-Unternehmungen in Rumänien. Meine Herren, Anfangspunkt und Endpunkt werden Ihnen bereits sagen, wohin das System Strousberg führt, in dem Lebensgang der Person finden Sie den Werth des Systems ausgedrückt. Angefangen hat es damit, daß der Unternehmer denjenigen, welcher mit den wirklichen Mitteln hinter ihm, dem Vermögenslosen gestanden, bei der ostpreußischen Südbahn um

Digitized by Google

alles Geld gebracht hat; angefangen damit, daß die Stamm-Aktien heute, ich glaube, länger als sechs Jahre nach dem eröffneten Betrieb noch nicht die Hälfte des Parikourses erlangt haben, die Stamm-Prioritäten noch weit entfernt vom Parikours sind, denn es ist auch im Jahre 1871 immer noch keine Revenue vertheilt. Berechnen Sie, wie viele Vermögensverluste erlitten sind, an welchen der Unternehmer keinerlei Antheil hat. Geendet hat aber der Systemmacher Strousberg damit, daß wir die Demoralisation über uns hereingebrochen sehen, daß der deutsche Name im Auslande einen Makel erhalten hat, daß unendliches Unglück über zahlreiche preußische und deutsche Bürger gebracht worden ist durch Herrn Strousberg und leider, leider in Verbindung mit den glänzendsten Namen der Aristokratie. (Hört! Hört!)

Herr Strousberg hat durch die Begünstigung, die ihm der preußische Handels-Minister gegeben hat, als dieses Unwesen noch sehr klein war, sich soweit hinaufzuwinden gewußt, daß er bei seinem letzten Unternehmen, welches ihn allerdings, ich will den Ausdruck nicht brauchen „wie", von der öffentlichen Bühne verdrängt hat —, daß er es verstanden hat, drei von dem höchsten Adel — bei zwei von denen ich es persönlich am allerlebhaftesten bedaure, weil ich annehme, daß sie keine Ahnung davon gehabt haben, in welcher Weise sie sich engagirt haben — gewissermaßen vor seinen Wagen anzuspannen, damit sie ihm in Rumänien und in Deutschland Kredit machen für eine schlechte Sache. Und ich muß zu meinem tiefen Bedauern hinzufügen, daß der Eine oder der Andere dieser glänzenden Namen nachweislich für diesen Dienst mit Geld bezahlt worden ist. So hat das System geendet, aber nicht ohne daß inzwischen ungeheures Unheil im Lande angestiftet worden ist. Auch in Preußen sind von dem Herrn Handelsminister in der Zwischen-

Digitized by Google

zeit fünf bedeutende Konzessionen auf Grund desselben Systems an Strousberg gegeben worden. Ich habe das Verzeichniß mir angefertigt und werde in kurzen Zügen darstellen, welche Erfolge dies System für die Volkswirthschaft, für die Finanzwirthschaft, für den Eisenbahnbau und für die Moral gehabt. (Heiterkeit.)

Meine Herren, Herr Strousberg hat folgende Konzessionen erlangt:

1) Für die ostpreußische Südbahn; die Stammaktien haben im Jahre 1870 Nichts ergeben, 1871 Nichts ergeben, jetziger Kours 46½ Prozent. (Hört! Hört!)

Stammprioritäten haben 1870 Nichts ergeben, 1871 Nichts ergeben, Kours 74⅞ Prozent. Dem Herrn Finanz-Minister werde ich später auseinandersetzen, welche Bedeutung diese Koursfälschung für die Staatssteuern hat.

2) Berlin-Görlitz: die Stammaktien haben 1870 1 Prozent ergeben, 1871 Nichts, Kours 117 Prozent; dieser Kursstand hat für mich die Bedeutung, daß Berlin-Görlitz eine von Natur sehr vortrefflich rentirende Bahn ist, die nur vorläufig durch das schlechte Bausystem überlastet ist, aber die Hoffnung waltet ob, daß die Bahn späterhin viel bringen werde; es ist also eine der besten Bahnen an einen unsoliden Unternehmer verschleudert und der Volkswirthschaft ein großer Schaden zugefügt worden. Die Stamm-Prioritäten haben 1870 5 %, 1871 5 % ergeben, Kours 106¾ Prozent; offenbar, weil sie in Zukunft nicht so viel Vortheil von den hoch gestiegenen Revenuen haben werden, wie die Stammaktien. Wenn auch bei solchen verwickelten Koursbewegungen viel Täuschung mit unterläuft, so ist mir doch der eigenthümliche Stand dieser Kourse ein völlig klarer Beweis, wie vortrefflich von Natur die Bahn durch

Digitized by Google

die Hülfsquellen ihrer Beförderungslinie beanlagt, und wie sie durch wirthschaftliches Verschulden der Staatsverwaltung und des Unternehmers unter ihren natürlichen Werth heruntergebracht ist.

3) Halle-Sorau-Guben. Stammaktien während der Bauzeit 1870 4 Prozent, 1871 4 Prozent, und trotz der anlockenden 4 Prozent vorläufiger Einnahmen, Kours 66⅜ pCt. Stammprioritäten erhalten 5 Prozent aus dem Baufond Kours 83¾, d. h. mit andern Worten, man traut dem Stande der Einnahmen nicht, sondern man weiß, daß später die Revenuen sehr gering sein werden, weil die Bahn durch Baukosten überlastet ist.

4) Hannover-Altenbeken. Stammaktien 1870 5 Prozent, 1871 5 Prozent, Kours 84 Prozent.

Also mit einer Verlockung für die zahlreiche Klasse der Rentner, daß sie sofort 5 Prozent an jährlichen Einnahmen beziehen, werden die Aktien in die Welt gebracht, aber der richtige Kours erhält sich doch.

Stammprioritäten 5 Prozent im Jahre 1870, 5 Prozent im Jahre 1871, Kours 97⅞ Prozent. Hier kommen noch Stammprioritäten zweiter Ausgabe in Betracht: 5 Prozent im Jahre 1870, 5 Prozent 1871, Kours 95.

5) Märkisch-Posen. Stammaktien 2 Prozent im Jahre 1870, weil die Hälfte des Jahres noch Bauzeit war und die 4 Prozent aus dem Anlagekapital gezahlt werden; 1871 keine Dividende, Kours 67⅞ Prozent, obschon auch diese Bahn von Natur eine rentabele Verkehrslinie bildet. Stammprioritäten 1870 wiederum für ein halbes Jahr Bauzeit 2½ Prozent, dagegen 1871 Nichts; Kours 84 Prozent.

6) Rechte-Oderuferbahn. Stammaktien 4 Prozent 1870,

Digitized by Google

3 Prozent 1871, und bei dieser Sachlage Kours 129¾. So vorzüglich wird die zukünftige Rentabilität geschätzt. Stammprioritäten 5 Prozent im Jahre 1870, 5 Prozent im Jahre 1871, Kours 127½ Prozent.

Jede dieser Bahnen zeigt an dem Stande der Revenuen und der Kourse, wie viel Nationalvermögen durch das unsolide Bausystem verschwendet worden ist.

So ist das System Strousberg über eine sehr weite Fläche der Monarchie verbreitet, und es ist mir glaubhaft versichert worden, daß gar nicht selten der Herr Handels-Minister schon in den ersten Stadien solchen, die sich um die Genehmigung zu Vorarbeiten bei ihm beworben, Anweisung gegeben hat, sie möchten sich mit Strousberg in Verbindung setzen, weil dieser schon Schritte gethan habe, um die Vorarbeiten zu machen.

Nun frage ich, welchen volkswirthschaftlichen Vortheil bietet jenes Bausystem? Die Folgen sind: Erstens, die Bahnen werden viel theurer gebaut, mit einem viel größeren Nominal-Kapital, als sonst bei ehrlichen Bauten üblich ist: ich stelle „ehrlich" in Gegensatz zu diesem System. (Heiterkeit.) Zweitens unser Gesetz über die Eisenbahnsteuer wird umgangen. Denn das Gesetz ordnet die Eisenbahnsteuer nach dem Prozentsatz der Reinerträge und wenn die wahren Kapitalien zum Vorschein kommen, die in den wirklichen Werthen auf die Bahn verwendet oder gegen welche die Aktien verausgabt worden sind, dann ergeben sich die wahren Reinerträge, welche besteuert werden müssen; dadurch aber, daß Scheinverträge abgeschlossen werden, die Gesellschaft 80, 70, 60 und noch weniger Thlr. erhält und dafür 100 Thlr. Kapital bescheinigt, werden natürlich weit niedrigere Prozentsätze als Reinerträge erlangt und der Staat ist um einen Theil der Steuer geprellt (Sehr richtig! links.) unter Mitwirkung eines

Digitized by Google

andern Zweiges der Staats-Verwaltung, welcher dieses System begünstigt. Drittens: viele Personen gehen in die Falle und kommen zu Schaden, weil sie die verwickelten Verhältnisse nicht verstehen. Ich selbst habe solche Beispiele erlebt an Personen, welche mit Aktien der Halle-Sorau-Gubener Bahn in die Falle gerathen sind. Einer der Besitzer erklärte mir die Güte der Anlage wie folgt: Ich habe die Aktien gekauft für einige 80 Thlr., ich bekomme während der Bauzeit 4 Prozent, und ehe die Bahn fertig wird habe ich die Aktien weiter verkauft, und 84 werden sie denn doch zu einem günstigen Zeitpunkte wieder werth sein. Dies ist ein weitverbreiteter Ideengang in dem Publikum, welches sich ein Strousberg als Abnehmer anlockt. Wenn dieses Publikum aber die Scheinverträge nachgesehen hätte, so würde es von vornherein sehen, daß 100 Thlr. Aktien von Hause aus vielleicht nur 75 bedeutet haben, während sie dieselben für 84, also 9 Thaler oder etwa 12 pCt. über den Ausgabewerth gekauft haben in dem Glauben, daß sie die Aktien um 16 Thaler unter dem Ausgabewerth gekauft hätten. So wird der städtische Kleinbürger, wird der Landmann getäuscht, nicht selten auch die Kommunen; namentlich bei der ersten Anlage werden oft Privatpersonen und Kommunen der Bahngegend geradezu wie Gimpel behandelt und verhandelt. Man erweckt in ihnen die Meinung, daß die Bahn allein zu Stande komme, wenn sie einen gewissen Aktienbetrag gegen Vollzahlungen abnehmen; der gute Landmann bezahlt, die Kommunen bezahlen den Vollbetrag, während dann die Geldherren, unter gewisser Betheiligung der Gründer, sich den Profit in die Tasche stecken. Ich werde Ihnen die Beispiele später vorführen. Viertens scheint mir auch Folgendes der Beachtung werth. Wenn die Tarife festgestellt werden, so muß die Aufsichtsbehörde den Selbstkostenpreis in Betracht ziehen. So weit der Staat es in der Hand hat, den Tarif zu beein-

Digitized by Google

flussen, so wird er sich erkundigen: wie viel Anlagekapital ist aufgewendet? Wenn also minderwerthige Papiere für hochwerthige ausgegeben werden, etwa statt vier Millionen sechs Millionen berechnet werden, so erscheint ein Faktor für die Bemessung der Transporttarife viel höher, als er verdient. Wenn der Staat bei der Prüfung der Tarife den Prozentsatz der Selbstkosten nicht unberücksichtigt lassen kann, so versteht sich von selber, daß ein großer Unterschied ist, ob die Herstellungskosten 200,000 Thaler oder 300,000 Thaler jährlich an landesüblichen Zinsen verlangen, und wenn der Herr Vertreter des Handels-Ministeriums, welcher ein widersprechendes Zeichen zu machen scheint, die Sache nicht so ansieht, so bin ich auf seine Verwaltungsgrundsätze neugierig.

Indessen, meine Herren, wie können denn überhaupt die Unternehmer dazu kommen, die Aktien so gering wegzugeben? Und hier offenbart sich ein dem Eingeweihten offenes Geheimniß: nämlich die Regierung ist wissend und theilnehmend an der Umgehung des Gesetzes, (Hört! hört!) sie läßt von vornherein übermäßige Kostenanschläge und ein viel zu großes Aktien-Kapital zu in dem Bewußtsein, daß auch für die Arbeiten und Kosten der Herstellung Aktien scheinbar zum Nominalwerthe angegeben werden, in Wahrheit aber ein viel geringerer Werth verrechnet und nur dem wahren Werth entsprechend geleistet wird. Die Staats-Regierung nimmt also, mindestens als moralische Urheberin, Theil an denjenigen mannigfachen Machinationen, welche durch Scheinverträge bewirkt werden, damit das Aktiengesetz, welches Vollzahlung haben will, umgangen werde, damit dasjenige Gesetz, welches vorschreibt, daß der wahre Inhalt bei Strafe von Gefängniß auf dem Wege des Handels-Regisiters zur Kenntniß des Publikums gelange, umgangen werde.

Für die Volkswirthschaft im Großen entsteht dadurch der

Digitized by Google

gefährliche und schädliche Zustand des übermäßig theuern Eisenbahnbaues. Es werden angelockt Personen, die sonst gar keinen legitimen Beruf haben, Eisenbahnen zu bauen, die sich bloß hereindrängen, um ohne einen Aufwand an Geld, an Kräften oder Ideen Gewinn zu ziehen, Personen bald aus dem hohen Adel, bald aus den Schichten der Abenteurer, aus allen Gesellschaftskreisen zusammengesetzt, natürlicherweise auch von der hohen Finanz. An den mir vorliegenden Thatsachen habe ich übrigens erfahren, daß die von der hohen Finanz, wenn sie mit der Gesetzesumgehung bis zu einem gewissen Stadium gelangt sind und ihren Gewinn in der Tasche haben, für den Rest des Unternehmens anfangen ordentlich zu werden, während die Abenteurer fort und fort durch einen Schmutz von Scheingeschäften und ähnlichen Dingen waten, wie wir sie einmal gehört haben bei der pommerschen Centralbahn, und noch hören werden bei anderen Bahnen, die leider mit glänzenden Namen in Verbindung stehen.

Wenn nun Scheinverträge gemacht werden, wenn die Preise der Herstellungsarbeiten bemessen werden nicht nach dem wirklichen Werth, sondern nach der Spekulation, wie man die Aktien in Zukunft werde loswerden, so ist die Folge davon, daß man mit dem Maß der Preise nicht sehr haushälterisch umgeht; man giebt hohe Preise, nimmt geringere Waaren, und es ist in der That festgestellt, daß durch jenes System der Bahnbau gelitten hat, die Beförderung gelitten hat und sogar die Menschenleben einer erhöhten Gefahr ausgesetzt werden. Strousbergsche Bahnen zeichnen sich aus durch schlechten Bau. Der reelle Bahnbau, namentlich auch der Staat wird mit einem ungeheuren Conto belastet, weil er eine Konkurrenz illegitimer Bahnen erduldet, und in Folge dieser Konkurrenz die Materialien zu viel höheren Preisen hinaufgetrieben werden.

Digitized by Google

Aber jetzt, meine Herren, lenke ich Ihre Aufmerksamkeit auf einen Schaden, dem gegenüber alle übrigen Beschädigungen Nebensachen sind und hierbei kann ich Zeugniß ablegen. Als Strousberg auftrat mit den feinen Geschäftswendungen, welche der Herr Handels-Minister und sein Vertreter neulich so sehr gepriesen haben, — es waren übrigens nicht neue Erfindungen, sondern nur nachgeahmt von den bekannten Operationen der Mirès und Pereire's, welche schließlich vor dem Zuchtpolizeigericht zu Ende gespielt wurden — als Strousberg eintrat in seine preußische Eisenbahn-Karriere, war er noch ein sehr unangesehener Mann. Damals wollte unter den großen Geldmännern Berlins noch Niemand sein Rival werden; jeder ordentliche Banquier und jede geachtete Firma war stolz darauf, mit diesem Manne nichts zu thun zu haben; er war für sie eine fremdartige und durchaus nicht geachtete Erscheinung. Der Präsident der preußischen Bank hatte ganz dieselbe Meinung von Strousberg und dessen Geschäften, und zwar im Gegensatz zu seinem Chef; denn er wollte die Wechsel von Strousberg nicht annehmen, warnte auch einige Kaufleute, sich mit einem so unsoliden Spekulanten nicht einzulassen. Diese Thatsache ist wahr, und ist mit Nachdruck hier berichtet worden, sie hat nicht widerlegt werden können und wird es auch nicht. Jetzt, meine Herren, sind die meisten angesehenen Firmen der großen Geldmänner kleine Strousbergs, sie überbieten ihn in solchen Machinationen, die zur Umgehung des Gesetzes beitragen und die in Wahrheit Wucher im Großen sind.

Meine Herren, lassen Sie mich hier eine Betrachtung einschalten, damit Sie das doppelt erhebliche Interesse an der Sache erfahren. Zur volkswirthschaftlichen Entwickelung sind Unternehmer jeder Art nöthig, und der begabte und bevorzugte Kopf wird jeder Zeit und rechtmäßig einen größeren Antheil

Digitized by Google

an dem Gewinn beanspruchen, welchen seine Geschicklichkeit vorzüglich erhöht hat, als der mittelmäßige Mensch, welcher zu dem gemeinsamen Erfolge weniger beigetragen hat. Wer legitim im Handel oder in einem sonstigen Erwerbsbetrieb sich bewegt, und persönlich über das durchschnittliche Maß zum Nationalwohlstand beiträgt, dem gönnen wir den größeren Gewinn. Aber jetzt ist der Unterschied zwischen legitimen Gewinn und illegitimen Gewinn, zwischen legitimen Unternehmern und schwindelhaften Unternehmern so weit verwischt, daß im ganzen Lande Unternehmer, welche denselben Namen tragen, in denselben Kessel der Verurtheilung hineingeworfen werden. Das ist eins der schlimmsten Symptome und eine schwere Schädigung. Denn diejenigen, welche ihre Geschäfte schwindelhaft betreiben, stecken schnell ihren Arm unter den Arm eines redlichen Unternehmers und sagen: wir Beide sind doch Schwindler; sie freuen sich dieser Genossenschaft und glauben sich dadurch reingewaschen. So wurde mir vor wenigen Tagen ein ultrareaktionäres Blatt — ich weiß nicht, ob es noch unter der Leitung des Herrn Geheimraths Wagener steht; früher hat es unter seiner Leitung gestanden — gezeigt; die „Berliner Revue" brachte ein Verzeichniß vieler Abgeordneten, welche Mitglieder von Verwaltungsräthen sind. Dabei werden aber die schmutzigsten Dinge zusammengemengt mit tadellosen. Beispielsweise wird der Herr Abgeordnete von Schorlemer-Alst genannt, der sich nicht wenig wundern wird, plötzlich unter die Unternehmer und Gründer gekommen zu sein; er wird aber genannt neben dem Unternehmer der Pommerschen Centralbahn. Auch ein verehrter Freund von mir, für den ich jederzeit in der Lage sein würde, einzutreten, wird neben demselben Namen aufgeführt. Das klingt so: wir sind Einer wie der Andere; entweder wir sind Alle besser als

Digitized by Google

unser Ruf, oder wir taugen Alle nichts. So habe ich Zuschriften mit der Drohung erhalten, man werde mit Namen hervortreten, die zu meinen politischen Freunden gehören; man werde den Skandal so groß wie möglich zu machen suchen, denn falle Einer, so sollen Viele mitfallen. Meine Herren, ich habe dieser Drohungen gespottet. Wer ein gutes Gewissen hat, braucht sich um solche Dinge gar nicht zu kümmern, und wenn, was Gott verhüten möge, in die Reihe der anständigen Männer sich Solche eingeschlichen haben sollten, die nicht in diesem Kreise sich zu bewegen verdienen, dann hinaus mit ihnen! (Lebhafte Zustimmung.)

Die gute Gesellschaft scheidet sie aus von sich, und sie sind vergessen und die Moral des Volkes geht unverletzt weiter! (Wiederholter Beifall.)

Aber, so lange sie als heimliches Gift noch in der anständigen Gesellschaft sitzen, wirken sie schädlich; darum — ausscheiden!

Die Form, unter welcher die Strousberg'schen Unternehmen in Eisenbahnen sich entwickelt haben, ist für gleichartige Unternehmen jetzt fast allgemein. Diese Form vollzieht sich unter folgender Art von Verträgen. Um ganz sicher zu gehen, denn, meine Herren, wenn ich öffentliche Mittheilungen mache, um Schäden des Landes aufzudecken, was ein äußerst betrübendes Amt ist, so muß ich mit der größten Vorsicht zu Werke gehen, habe ich mir das Formular eines wirklich abgeschlossenen Vertrages verschafft, damit ich selbst daran deutlich sehe, wie solche Verträge geschlossen werden. An diesem lebendigen Beispiel, auf welches wir gleichfalls unsere Untersuchungen erstrecken können, werde ich zeigen, wie die Geschäfte unter Schein und Verstellung sich abwickeln. Ich bekenne im Voraus, daß ich einzelne Punkte dieses Vertrages gar nicht ver-

Digitized by Google

stehe; ich weiß nicht, was sie bedeuten und was sie verbergen, aber schon der deutliche Inhalt wird Ihnen viel erklären. Dieser Vertrag bezieht sich auf eine sehr bedeutende Summe, ich nenne sie einstweilen nicht, weil ich fürchte, daß diejenigen, welche kundiger sind, als ich, an der Summe gleich erkennen würde, um welches Unternehmen es sich handelt, und weil ich wünsche, daß vor der öffentlichen Meinung unsere amtliche Untersuchung angestellt werde, vielleicht werden bei dem einen oder andern jetzt auffälligen Punkte rechtfertigende Erläuterungen gegeben werden, und dieser Möglichkeit will ich nicht vorgreifen. Dagegen werde ich, wenn Sie die Untersuchungen ablehnen sollten, bereit sein, die Namen öffentlich zu nennen. Also in dem mir vorliegenden Vertrage wird über eine Summe von vielen Millionen abgeschlossen. Zuerst kommt die Aktiengesellschaft zu Stande, wie sie zu Stande kommt, werde ich heute noch an einem anderen Beispiele zeigen. Dann löst sich aus dem ursprünglichen Unternehmen ein regelmäßiges Finanzgeschäft ab. Von den Personen, welche hinter dem Unternehmen stehen, tritt ein Theil als Bauunternehmer auf und ein Theil tritt auf als Finanzkomité. Jetzt giebt es außer der Eisenbahngesellschaft zwei vertragsfähige Personen: eine Finanz-Kommission und eine Bau-Kommission. Die Gründer haben sich das Recht vorbehalten, die Verträge für die Gesellschaft abzuschließen.

In diesem Falle kontrahiren die Gründer mit einem Finanz-Komite; dieses sagt im Vertrage; wir übernehmen von Euch sämmtliche Aktien, so weit sie nicht von den einzelnen Nachbaren der Bahnlinien gezeichnet sind, und zwar übernehmen wir sie voll zum Nennwerthe.

Das heißt, dem Gesetze genügen; Vollzeichnungen sind vorhanden. Nun schließen die Gründer einen Bau-Vertrag ab

Digitized by Google

mit dem Bau-Komite, worin sie sagen: wir geben dir anschlagsmäßig für die Ausführung der Bahn bis zur Betriebs-Eröffnung mit Einschluß der Verzinsung des gesammten Kapitals während der Bauzeit, das gesammte Aktien-Kapital, vielleicht abzüglich einiger Kosten, welches der Minister genehmigt hat.

Drittens: das Bau-Komite schließt mit dem Finanz-Komite einen Vertrag, in welchem das Bau-Komite dem Finanz-Komite verspricht, von ihm zunächst, statt des vollen Betrages der Aktien, 72 Prozent des Nennwerthes zu nehmen; 28 Prozent sind Provision. Sie sehen also, was aus diesen drei Verträgen sich entwickelt hat; die Anschläge sind nun im Verhältniß von 28 zu 72 theurer gemacht, als sie dem Minister vorgelegen haben, und die Aktien gelten von Hause aus 72 Prozent, gegen die Absicht des Aktiengesetzes. Jetzt lade ich Sie ein als Vertreter von Kreisen, welche Eisenbahnen anstreben, sich einen Abschnitt des mir vorliegenden Vertrages besonders achtsam zu merken, damit Sie wissen, wie ungefähr Sie als Nachbarn der Bahn behandelt werden.

Mit Bezug hierauf heißt es: eine so und so große Summe ist bereits von den Einwohnern und Kommunen der Bahngegend zum Vollbetrage gezeichnet, damit die Bahn zu Stande komme. Dann kommt eine Verabredung für den Fall, wenn noch ferner von den Bahnnachbarn Vollzeichnungen gemacht würden. Da das Baukapital schon gesichert ist, so kann, wie ich als meine Ansicht einfüge, die Vollzeichnung nur bewirkt werden in der Meinung, daß zu Gunsten der Bahn noch Vollzeichnungen gemacht werden müssen, oder indem man den Werth der Aktien in den Augen der Bahnnachbarn höher steigen läßt. Werden nun Vollzeichnungen von den Nachbarn aufgebracht, dann bestimmt der Vertrag, daß das Baukomite berechtigt ist, die Aktien zu 73 Prozent von dem Finanz-Komite zu entnehmen, und der

Digitized by Google

Gewinn wird zwischen den beiden Komite's getheilt. Aber auch die Vermittler und die Gründer werden bei dem Gewinn nicht vergessen. Die hierauf gerichtete Fürsorge des Vertrages lautet:

nach Abzug der durch die Erlangung der Pari-Uebernahme entstehenden Unkosten, insonderheit Vergütungen an das Gründungs-Komite.

Also auch die Gründer sind betheiligt bei der Ausbeutung der Bahnnachbarn, dieselben Gründer, welche im Interesse des heimathlichen Publikums auftreten, um ihrer Heimath eine Bahn zu verschaffen.

Ich hatte früher Respekt vor den Vorarbeiten und den Auslagen, welche dieselben verursacht haben mochten. Da habe ich mich bei Technikern erkundigt und die Auskunft erhalten: die Vorarbeiten kosteten früher 150 Thlr. auf die Meile und jetzt etwa 300 Thlr. und wenn thatsächlich ein Gründer bedeutende Summen von anderen Betheiligten zieht, so werden Sie mir zugeben, daß es ein Vorwand ist, von einem Ersatz der Kosten für die Vorarbeiten zu sprechen.

Ich wiederhole nochmals, daß in besonderem Maß der mir vorliegende Fall untersucht zu werden verdient, weil sehr bedeutende fremde und hiesige Firmen dabei betheiligt sind und das Publikum ein Interesse daran hat, daß die richtigen Namen genannt und nicht Namen Anderer vermuthet werden.

Endlich, meine Herren, ist mir noch mitgetheilt worden, zu meinem äußersten Erstaunen, daß das Baukomite und das Finanzkomite dieselben Personen sind und nur verschiedene Repräsentanten bestellen (Heiterkeit).

Da scheint mir denn folgender Passus des Vertrages doppelt unerklärlich. Das Finanz-Komité giebt dem Bau-Komité dafür, daß dieses ihm das jetzige Geldgeschäft verschafft hat, eine Provision von 102,000 Thlrn. Dies gehört zu den mir

Digitized by Google

unerklärlichen Dingen. Das Bau-Komité macht selbst das Geldgeschäft mit dem Finanz-Komité und erhält von seinem Gegenpart eine Provision! Und noch dazu sollen beide Vertragsschließer dieselben Personen sein! Ich mache absichtlich keine weitere Bemerkung, weil ich hoffe, daß die Untersuchung Alles klar stellen soll.

Von dieser Beschaffenheit ist ein Vertrag, welchen erste Finanzfirmen Berlins und anderer Städte abschließen und gewohnheitsmäßig abzuschließen pflegen. Ich bin schuldig zu sagen, daß, soweit ich mich in diesem Saale hier umsehe, ich keine Person erblicke, welche ich mit den bei dem Vertrage betheiligten Finanzfirmen in Verbindung wüßte, ich spreche nicht von anderen, dabei mitspielenden Personen, sondern nur von denen, welche bei dem Vertrage als Mitglieder des Finanz-Komité's betheiligt sind.

Jetzt komme ich in die Region der Abenteurer und dazu gehören auch die Bahnen, bei welchen der Prinz Biron und der Fürst Putbus neben den Abenteurern betheiligt sind.

Als Unternehmer — ich weiß nicht, wie ich sie nennen soll: Gründer, Unternehmer, Konzessionaire — treten in dem einen Falle auf neben dem Prinzen Biron ein früherer Registrator im Ministerium mit Namen Bernhardt und ein Bau-Ingenieur Thiele. Man nennt solche Konzessionen gewöhnlich nur bei einem Namen, und wenn auch in den offiziellen und offiziösen Schriftstücken Gewicht darauf gelegt wird, daß die Konzession keinem Einzelnen gegeben werde, so sagt doch das Publikum: das ist die Bahn, welche der Prinz Biron gebaut hat, oder er spricht von der Bahn, welche der Fürst Putbus gebaut hat. Einer oder Einige sind es gewöhnlich, welcher die leitende Idee hat, welcher den Einfluß beim Handels-Ministerium hat, die Konzession zu erreichen. Die Bahn Breslau-Warschau sollte

Digitized by Google

gebaut werden. Ich nehme an, daß Prinz Biron eine Bahn haben wollte, die über seine Güter geht. Als neulich hier zur Sprache kam, daß auf den Kreistagen häufig Chausseen beschlossen würden, welche krumme Wege machten, um die großen Güter zu berühren, haben Sie Alle anerkannt, daß dies nicht edel ist. Jetzt ist es schon eine außerordentlich noble Gesinnung, daß man eine Bahn durchbringt, damit sie bei dem eigenen Gute vorbeigehe, selbst wenn sie unter den zweifelhaftesten Umständen zu Stande kommt, und daß, wer dieses Interesse vertritt, zu der auserlesensten Gesellschaft gehört. (Hört! hört! Heiterkeit links.)

Also Prinz Biron tritt mit diesen Personen Bernhard und Thiele zusammen zur Verwirklichung des Eisenbahnbaues.

Nun ist mir die Darstellung gemacht worden, gleichfalls von einem Manne, der sich erboten hat, eidliches Zeugniß abzulegen, wie die Gesellschaften zu entstehen pflegen und diese Gesellschaft entstanden sei. Der Regel nach sind die Unternehmer zuerst eine gemeinschaftliche Gruppe; sobald es soweit kommt, die Aktien-Gesellschaft juristisch zu gestalten, fangen die ursprünglichen Unternehmer an, sich auseinander zu setzen; ein Theil derselben wird Verwaltungsrath, der andere Theil wird Baukommission, und die beiden Gruppen kontrahiren mit einander. So war es auch in diesem Falle. Prinz Biron wurde Vorsitzender des Verwaltungsraths und Bernhard wurde mit Herrn Thiele gemeinschaftlich Baukommission, welche mit der Aktien-Gesellschaft kontrahirte. Einen Theil der Aktien sollte das Bau-Konsortium bekommen — ich werde Sie hier mit den verwickelten Einzelheiten nicht viel behelligen — ein anderer Theil der Aktien blieb in der Kasse der Gesellschaft und wurde später lombardirt. Nun geschieht das Merkwürdige, daß Herr Bernhard als Mitglied des Bau-Konsortiums sich

Digitized by Google

hineinwählen läßt in den Verwaltungsrath, mit dem er kontrahirt; dies wird dem Prinzen Biron zu arg und er scheidet aus. Hier ist die Grenze, an welcher die bessere Gesinnung des Prinzen Biron von seinen Genossen sich abhebt, nachdem er erfahren hat, wie es eigentlich zugeht. Von da ab hört die Mitverantwortlichkeit des Prinzen Biron auf.

Der Vertrag über die Hunderttausend Thaler in Stamm-Aktien war bereits vollzogen. Der Ingenieur Thiele, Mitglied und Theilnehmer im Baukonsortium, ist zugleich erster Beamter der Breslau-Warschauer Bahn und zugleich beauftragt vom Verwaltungsrath, die Arbeiten des Baukonsortiums zu kontroliren, (Hört! Hört! links) und auf seine Bescheinigung hin werden die Arbeiten für geliefert, die bedungenen Zahlungsraten für fällig und auszahlbar erklärt. Aber diese Breslau-Warschauer Bahn ist gar keine Breslau-Warschauer Bahn, sondern dieser Name ist eine Täuschung und wird erst durch einen Zusatz richtig erläutert. Als die Breslau-Warschauer Bahn gebaut werden sollte, die bei Oels anfängt und bei Polnisch-Wartenberg vorbeigeht und in einem Dorfe mit sehr schwer auszusprechendem Namen, ich glaube Podzamcze ihren Ausgangspunkt hat, und als die Konzession für diese Strecke nachgesucht wurde, soll der Handelsminister geantwortet haben: Nicht eher, bis Ihr mir die Konzession zum Anschluß nach Warschau zeigt, es kann ja keinen Sinn haben, die Bahn blos bis Podzamcze zu bauen; vielleicht gelingt es Eurem Einfluß, die Konzession in Rußland zu erhalten. Neulich hat der Herr Handelsminister in diesem Hause für ein sehr lobenswerthes Unternehmen erklärt, eine Sackgasse zu bauen, während ich mit Rücksicht auf eine andere Strecke die Verfügung des Herrn Handels-Ministers gelesen habe, daß die Genehmigung zu Vorarbeiten nicht ertheilt werden könne, (Hört! Hört!) ehe der Anschluß in Rußland gesichert sei.

Digitized by Google

Ich komme auf diesen Gegenstand zurück, um zu widerlegen, was der Herr Handelsminister das vorige Mal gesagt hat, daß er den Kommunen niemals eine Konzession abgeschlagen habe.

In die preußische Konzession und in das Statut wird vorsichtig hineingeschrieben: „Breslau-Warschauer-Bahn, Preußischer Antheil." Das verstehen aber viele nicht bei der Zeichnung. Freilich soll jeder sich erkundigen und den Sinn einer Veröffentlichung verstehen, aber ich werde dem Herrn Handels-Minister, welcher diesen Punkt vielleicht für nebensächlich hält, überzeugend darthun, daß dieses Mal die Nebensache nicht gering zu veranschlagen war. Es ist wiederum nur ein keiner Theil der Aktien reel gezeichnet, aber eine größere Zahl dieser Zeichner haben die Einzahlung verweigert und, wie mir mitgetheilt worden, als Grund angegeben, daß sie nicht für eine solche Bahnsackgasse gezeichnet hätten, sondern der Meinung gewesen wären, es sollte die Bahn nach Warschau weiter fortgeführt werden. Durch richterliches Erkenntniß und letzte Entscheidung des Oberhandelsgerichts sind sie von der Einzahlung auf ihre Zeichnungen entbunden worden; (Hört! Hört!) das heißt das Oberhandelsgericht hat festgestellt, daß eine Täuschung im Spiele war.

Viele an sich wichtige Nebensachen lasse ich bei Seite. Genug, die Bahn befindet sich jetzt in den allertraurigsten Verhältnissen, die Aktien werden als nur 10 Prozent oder noch weniger werth geschildert; ich weiß nicht, ob sie nicht inzwischen vielleicht Papier geworden sind. Als Thatsache wird mir berichtet, daß zuletzt Lokomotiven gegen 10 Thaler täglich haben gepachtet und das Geld aus den laufenden Betriebserträgen genommen werden müssen; dies ist der gegenwärtige Zustand, und vergleichen Sie damit die Politik des Herrn Handels-

Digitized by Google

Ministers, Bahnen mit allen Mitteln zu verschaffen, mit denen man sie bekommen kann. Eine Anzahl von Personen, darunter auch der Großherzog von Baden als Bahnnachbar, hat das volle Geld für die Aktien bezahlt, während die übrigen zu geringem Werth untergebracht sind. Der Herr Handels-Minister ist sogar angegangen worden, die Ausgabe neuer Prioritäten zu gestatten, was natürlich in diesem Falle abgeschlagen worden ist. Herr Bernhard, ein früherer Leiter des Baukonsortiums, ehemals Registrator in einem Ministerium, in welchem weiß ich nicht, ist heute noch Vorsitzender des Verwaltungsrathes und leitet die Gesellschaft. Daß alle Generalversammlungen Scheinversammlungen sind, solange die Aktien von der Gesellschaft selbst verkauft werden, daß in diesem Falle Aktien leicht benutzt werden, um in Generalversammlungen lebendige Menschen aus ihnen zu machen, obschon die Aktien in der Tasche der Gesellschaft vor dem Gesetze werthlos sind: dies Alles ist leicht ersichtlich.

Ich komme jetzt zu der Nordbahn, über welche ich mich kurz fassen muß. Da geht am Anfang Aehnliches vor. Wieder sind betheiligte Personen der Fürst Putbus, der Prinz Biron, Herr Bernhard und Herr Thiele. (Heiterkeit.)

Fürst Putbus und Prinz Biron sind im Verwaltungsrath, Bernhard und Thiele im Baukonsortium. Es soll jetzt ein arger Streit zwischen den beiden Gruppen stattfinden, und eine Ausgleichung nahe sein. Ich habe über diese Bahn nicht genug urkundliches Material, aber mir ist persönlich, subjektiv kein Zweifel daran, daß es das System Strousberg wieder ist, in welcher Weise Baukonsortium, Verwaltungsrath und Finanz-Komité — die Berliner Bank soll erheblich betheiligt sein — sich zusammen gethan haben, und hier sind auch „Abfindungen" und Belohnungen in bedeutender Höhe ausgetheilt worden, was gleichfalls Gegenstand der Untersuchung sein mag.

Digitized by Google

Meine Herren, in meinen Augen unterscheiden sich diese Geschäfte von dem niedrigsten Wucher so wenig, wie ein Ei von dem anderen. Ebenso, wie beim Wucher, sind zur Umgehung des Gesetzes Zwischenpersonen nothwendig, damit etwas geschehe, was das Gesetz nicht gestattet. Aber das Gefährlichere liegt darin und deshalb sind diese Unternehmungen schlimmer, als der Geschäftsbetrieb selbst berüchtigter Wucherer, daß die Letzteren kleine Geschäftchen machen, wie sie sie gerade erreichen, während die Eisenbahnwucherer mit so ungeheuren Summen umgehen, daß sie im Stande sind, Personen zu kaufen, die mit kleinen Summen nicht gekauft werden können; daß die Korruption, welche bei den kleinen Wucherern nur unter dem niedrigsten Gesindel sich bewegt, von den großen Wucherern bis in die höchsten Schichten hinauf zu bringen wagt. (Hört! Hört!)

Hierin liegt die große Gefahr.

Meine Herren, ich glaube über das, was im Lande vorkommt, genug mitgetheilt zu haben, um erstens die Angaben zu rechtfertigen, welche ich das vorige Mal gemacht habe. Sofern ich Ihnen die von mir berichteten Thatsachen als urkundlich, oder unter Zeugeneid gestellt, oder durch Bücher zu erweisen darthue, werden Sie mir in der That Recht geben, daß ich ein ungeheures soziales Uebel das vorige Mal nur leise berührt habe. (Sehr richtig!)

Aber es liegt uns auch genug vor, daß wir alle ohne Unterschied dabei betheiligt sind, eine Aufklärung der Thatsachen herbeizuführen. Die Untersuchung wird viel Trübes zu Tage fördern, doch Manches auch in unserer Besorgniß mildern. Gestatten Sie mir, m. H., Eins vorweg zu nehmen, und mit wahrhaftem Stolze sage ich dies.

Soweit meine Erkundigungen gegangen sind, habe ich nicht gefunden, mit Ausnahme einzelner Nebenpersonen im

Digitized by Google

Amte, welche angeschuldigt sind, — ich nehme auf Beamte, die mit der Eisenbahn-Verwaltung Nichts zu thun haben, in ihrer Eigenschaft als Beamte gar keinen Bezug — ich sage, abgesehen von vereinzelten Ausnahmen, welche bloß Nebenpersonen in der Verwaltung sind, habe ich unsern Staatsbeamten, soweit ich es ermittelt habe, einen Vorwurf nur darin zu machen, daß sie der Leitung des Geschäftes nicht gewachsen sind, (Sehr richtig! links) daß sie hineingetaumelt sind in einen verderblichen Weg. (Sehr wahr! links.)

Aber hier und vor dem Lande möchte ich feststellen: was früher als Gerücht umgangen und selbst mir zu Ohren gekommen ist, als ob Charakterschwäche bis zur Corruption in den Beamtenkreisen vorkäme, sogar bis in hohe Beamtenkreise hinein, das weise ich weit zurück. (Bravo!)

Ich bin, mit so vielen Beschwerden befaßt gewesen, nirgend auf etwas Greifbares gestoßen, sondern die vereinzelten Ausnahmen, die ich namhaft machen werde, sobald es zur Untersuchung der Thatsachen kommt, sind nicht als solidarisch zu betrachten mit dem Gros der Beamten.

Auch in Betreff der Einzelnen habe ich die Beweismittel nicht weiter erforscht, als sie mir unmittelbar aufgedrängt worden sind, und ich hoffe, daß eine einzuleitende Untersuchung Aufklärung schaffen und namentlich jedem Betheiligten Gelegenheit geben wird, öffentlich Rede zu stehen.

Jetzt, meine Herren, komme ich zu einigen Bemerkungen anderer Art. Als ich neulich dem Herrn Handels-Minister vorwarf, daß er bald Konzessionen ertheile, bald verweigere, und dadurch im Lande die Meinung hervorbringe — so vorsorglich habe ich mich ausgedrückt — es entscheide nicht die Sache, sondern es entscheide Gunst oder Ungunst, daß namentlich, wenn solchen, die gutgläubig für Kreise sich bewerben, die

Digitized by Google

Konzessionen versagt werden, diese sich fragen: warum wird denn uns die Konzession nicht gewährt, während in leichter Weise Konzessionen an andere große und kleine Strousbergs gegeben werden, — hat der Herr Handels-Minister geantwortet, es sei ihm nicht bekannt, daß er Kommunen etwas verweigert habe.

Hier bin ich schuldig, meinen Standpunkt näher zu kennzeichnen. Ich wünsche, die Hauptbahnen so viel als möglich dem Staate zuzuführen, die Nebenbahnen den Kommunen. Nun haben sich schon einzelne, sehr verdienstvolle Männer, ich nenne gern unseren früheren Collegen Herrn Zachariä v. Lingenthal und Freiherrn v. Patow, schon um ihre Kommunen verdient gemacht, indem sie auf die redlichste und sparsamste Weise Lokalbahnen hergestellt haben. Natürlich nennen die Anderen, welche das Geschäft schwindelhaft betreiben, auch solche Herren „Unternehmer"; eine derartige Solidarität ist ihnen lieb. Ich ehre die verdienstvollen Männer, welche eben anfangen, eine bessere Zeit vorzubereiten, und da sollte sich doch der Herr Handels-Minister viele Mal überlegen, ehe er eine Konzession abschlägt, welche in Wahrheit auf ein Unternehmen der Kommunen selbst abzielt.

Der Herr Handels-Minister hat das Wort ein wenig anders genommen, als ich es gebraucht; in diesem Falle nicht wie bei dem Verkauf der Konzessionen mit einem dialectischen Hintergedanken, sondern, wie ich anerkenne, geradezu aus Irrthum. Ich habe nicht gesagt, daß Kommunen und Kreisen Konzessionen versagt worden seien, denn ich weiß wohl, daß Kreise als solche noch nicht damit befaßt sind, Eisenbahnen zu bauen, sondern ich habe gesagt: „diejenigen Personen, welche gutgläubig für Kommunen und Kreise Konzessionen nachsuchen," und in dieser Beziehung liegt mir eine Anzahl von Fällen vor

Digitized by Google

und haben mir theilweise schon während der vorigen Verhandlung vorgelegen, in welchen in der That das Bemühen solcher Personen im Keime erstickt worden ist, in einigen Fällen sogar schon am Eingang zu den Vorabeiten. Auch hierin wird ein klein wenig Dialektik getrieben, wenn mir erwidert wird, die Genehmigung zu Vorarbeiten habe mit der Konzession nichts zu thun. Mir ist aber versichert worden, daß überall, wo gutgläubig Vorarbeiten von einer bestimmten Person unternommen worden und kein besonderer Grund gegen die Person vorhanden ist, die Konzession, wenn sie überhaupt gegeben wird, dieser Person und keinem Andern zuzufallen pflegt. Dies finde ich auch natürlich, das Gegentheil wäre zu viel Willkür. Ferner weiß ich als Regel, wenn einer Person die Vorarbeiten bereits genehmigt sind, der Herr Handels-Minister Anstand nimmt, andern Personen eine gleiche Genehmigung zu gewähren. Einzelne Fälle sind mir freilich mitgetheilt, in welcher der Herr Handels-Minister eine solche Konkurrenz zugelassen hat, indessen solche Ausnahmen hält man für auffällig.

Ich weiß nicht, ob, wenn das Haus auf meinen Antrag eingeht, der Herr Handels-Minister weitere Auskunft über seine Grundsätze geben wird; ich würde mich freuen, irgend ein Prinzip in der verschiedenartigen Behandlung entdecken zu können.

Bis jetzt liegen mir Beispiele vor, welche der Aufklärung werth sind. Ein Bürgermeister schreibt mir, unter Nennung seines Namens und zum Zwecke der Mittheilung im Hause — ich lasse den Eingang des Briefes weg, er enthält einige lebhafte Aeßerungen im Allgemeinen, die nicht interessiren — die zur Erläuterung wesentlichen Stellen will ich wörtlich vorlesen:

„Es ist allgemein die Meinung verbreitet und läßt sich in Beispielen nachweisen, daß den Eisenbahnprojekten, welche nicht von alten Gesellschaften oder einigen wenigen gut akkre-

Digitized by Google

ditirten Personen ausgehen, oder welche den alten bewährten Eisenbahn-Gesellschaften, wie sie der Herr Minister mit Vorliebe nennt, Konkurrenz zu machen geeignet sind, die größtmöglichsten Schwierigkeiten bereitet werden, und daß der Herr Minister die Erweiterung des Monopols begünstigt.

Da der Herr Minister, und das muß allerdings in Erstaunen setzen — Beispiele zu fordern nicht Bedenken trägt, so glaube ich unter den Fällen, die mir bekannt sind, den mir am nächsten liegenden Ihnen mittheilen zu sollen.

Unter dem Vorsitze des Landrathes, Grafen v. Häseler, besteht hierselbst ein Komité, das seit acht Jahren mit der, wohl nur den Deutschen eigenen Ausdauer und Geduld den Bau einer Eisenbahn von Berlin über Freienwalde nach Stargard betreibt.

Nachdem die Konzession viermal verweigert worden, und zwar einmal ohne Angabe von Gründen, einmal weil eine Bahn von Küstrin nach Alt-Damm angeregt sei (diese Linie verfolgt eine ganz andere Richtung), einmal weil der Geldmarkt geschont werden müsse (damals wurden viel Rumänier gezeichnet) und einmal weil der Kostenanschlag zu hoch sei,

stellte der Herr Minister an das Komité die Anforderung, noch den Bau der hinterpommerschen Bahnen Neustettin-Rügenwalde und Ulrichsthal-Stolpmünde zu übernehmen; es blieb dem Komité nichts weiter übrig, als diese sehr lästige Bedingung zu acceptiren, und der Herr Minister sprach dann auch seine Befriedigung über die Entschließungen des Komités aus. Alle Bedingungen waren erfüllt. Nun mußte doch die Konzession ertheilt werden! Allein, obgleich der Handels-Minister die Ertheilung der Konzession schriftlich in Aussicht gestellt und mündlich zugesagt hatte, erfolgte dennoch ein ab-

Digitized by Google

lehnender Bescheid. Der Bahnhof in Berlin sei vom Mittelpunkte der Stadt zu weit entfernt und die neue Bahn werde daher mit der Berlin-Stettiner Bahn nicht konkurriren können, deshalb, sagt der Herr Minister, habe er sich wegen des Baues der Bahn an die Berlin-Stettiner Gesellschaft gewendet. Wahrscheinlich soll die Berlin-Stettiner Gesellschaft sich selbst Konkurrenz machen; sie würde schon Mittel und Wege finden, das Projekt zu Grabe zu tragen . . . Mit den übrigen unwesentlichen Gründen des Reskripts, die sogar thatsächliche Irrthümer enthalten, glaube ich Sie nicht belästigen zu dürfen. Man müßte ja trauern, wenn es in Preußen unantastbar gestattet ist, Akte der Willkür so zu motiviren; da ist nicht einmal der Schein gerettet!

Ich brauche wohl nicht zu versichern, so schließt der thatsächliche Inhalt des Briefes, daß die vorgetragenen Thatsachen aktenmäßig konstatirt sind.

Meine Herren, ich mache mich nicht identisch mit dem Inhalte dieses Briefes, aber der Bürgermeister eines benachbarten Ortes versichert, daß im Interesse der Kommunen (Der Handels-Minister: Freienwalde!) — richtig, der Ort heißt Freienwalde — die Konzession gefordert und nicht ertheilt sei. Ich will daran nur zeigen, wie berechtigt ich war zu erwähnen, daß unliebsame Glossen im Lande gemacht werden.

Ferner gehören in diese Klasse von Beschwerden Angaben, welche von zwei Mitgliedern dieses Hauses vertreten werden. Kreise aus den östl. Provinzen haben ausdrücklich beschlossen, daß sie die Kosten der Vorarbeiten aufbringen wollten, haben Komité's niedergesetzt, und diese Komité's sind um die Genehmigung zu den Vorarbeiten eingekommen, und diese Genehmigung ist jedem der beiden Komité's versagt worden. An der Spitze des einen Komité's stand, auf Veranlassung des Kreistages, Herr

Digitized by Google

v. Bethmann-Holweg und an der Spitze des anderen Komité's ein Mitglied dieses Hauses, während die anderen Mitglieder des Komités gleichfalls angesehene Kreiseingesessene sind, Alle aber auf Anregung ihrer Kreistage gehandelt haben.

Also die Erlaubniß zu den Vorarbeiten ist doch keine solche Kleinigkeit, wie sie der Herr Handels-Minister darstellt, sondern sie ist der Anfang zu einer künftigen Konzessions-Ertheilung, denn sonst wäre ja kein Grund gewesen, sie abzuschlagen. Die projektirten zwei Linien waren Gnesen-Nackel, die andere ist Konitz-Graudenz. Der abweisende Bescheid an das Komité für Konitz-Graudenz lautet:

„Dem Komité erwidere ich auf die Eingabe vom 8. dieses Monats, daß eine Bahn von Konitz über Graudenz nach der russisch-polnischen Grenze erst Bedeutung gewinnt, wenn die Fortsetzung nach Warschau sicher gestellt ist. Nach den mir zugegangenen offiziellen Nachrichten kann in absehbarer Frist auf die Zulassung der Bahn in Polen Seitens der Kaiserlich Russischen Regierung nicht gerechnet werden. Außerdem muß ich Werth darauf legen, daß zunächst die wichtigere Bahn Warschau-Mlawa-Marienburg, für welche die Konzession in Rußland noch nicht zu erlangen gewesen ist, in's Leben gerufen wird. Es ist aber zu befürchten, daß die Förderung eines mit der Marienburg-Warschauer Eisenbahn zum Theil konkurrirenden Eisenbahn-Unternehmens einen nachtheiligen Einfluß auf die Entschließungen der Kaiserlich Russischen Regierung ausüben könnte.

Bei dieser Sachlage muß ich es mir zur Zeit, und jedenfalls so lange versagen, die Erlaubniß zur Anfertigung der Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Konitz über Graudenz zur Grenze zu ertheilen, als die Eisenbahn Warschau-Mlawa von der Kaiserlich Russischen Regierung nicht konzessionirt ist."

Digitized by Google

In Betreff der Linie Gnesen-Nackel habe ich nicht den Erlaß des Ministers vor mir.

Ich nehme an, daß über diesen Theil der Verwaltung der Herr Handels-Minister noch Aufschlüsse geben wird, und ich enthalte mich des weiteren Eingehens. Aber das werden Sie doch finden, daß im Lande Unzufriedenheit besteht. Und wenn einerseits eine Breslau-Warschauer Bahn konzessionirt wird, welche zu einer Sackgasse führt, während dieselbe angeregt oder betrieben wird von einem einflußreichen Edelmann in Gesellschaft mit Abenteurern, und wenn andererseits Komité's vom Kreistage eingesetzt, die Erlaubniß zu Vorarbeiten abgeschlagen wird, so herrscht nicht ohne Anschein des guten Grundes Unzufriedenheit im Lande. (Sehr richtig!)

Unter solchen anscheinenden Widersprüchen ist doch nothwendig, daß das Prinzip der Verwaltung aufgeklärt wird, und ich war berechtigt zu sagen, daß Kreisen und Kommunen Bauerlaubnisse abgeschlagen worden sind.

Ich gestehe von vornherein, daß ich diesen Theil der umlaufenden Beschwerden nicht mit solchem Nachdruck betone, wie die Anschuldigungen in dem ersten Theil meiner Rede, sondern ich sage nur, es ist Grund vorhanden gewesen zu dem, was ich gesagt habe. Hier liegt mir ein Zeitungsblatt vor, in welchem ausgeführt wird, daß ein solides Unternehmen eine Zeit lang vom Herrn Handels-Minister abgelehnt worden ist wegen Konkurrenz der Berlin-Hamburger Bahn. Jahre lang, so wird vorgetragen, ist die Konzession nicht zu erreichen gewesen, und dieselbe Konzession ist nach Jahren ertheilt worden. obschon ganz unter den früheren Verhältnissen, ohne daß sich irgend etwas inzwischen verändert hätte. Der Artikel befindet sich in der Lübecker Zeitung, und bezieht sich auf eine Bahn, die von

Digitized by Google

Berlin über Schwerin nach Kiel geführt wird. In dem ablehnenden Bescheid vom 26. Dezember 1866 heißt es:

„Abgesehen davon, daß ich die Anlage einer nur in geringer Entfernung neben der Berlin-Hamburger Eisenbahn hinführenden neuen Bahnverbindung mit Lübeck, da sich die beabsichtigte Abkürzung des Weges von Berlin nach Lübeck und Holstein auch auf andere Weise und mit weit geringerem Kostenaufwande erreichen läßt, zur Zeit weder für ein Bedürfniß, noch mit Rücksicht auf das Zustandekommen anderweitiger im allgemeinen Interesse wünschenswerther Eisenbahnen für zulässig erachten kann, bemerke ich, daß sich bereits seit längerer Zeit andere Unternehmer um die Erlaubniß zur Vornahme von Vorarbeiten für dieselbe Linie bewerben, welche eintretenden Falls vorzugsweise zu berücksichtigen sein würden,

ein Beweis, daß die Vorarbeiten für die Konkurrenz wichtig sind,

indessen ebenfalls ablehnend beschieden worden sind."

Der Zeitungs-Artikel fährt sodann fort, und das scheint mir das Auffälligste und der Erklärung sehr bedürftig:

„Und jetzt und zwar schon seit geraumer Zeit (vergl. den Bericht in dieser Zeitung vom 7. Dezember vorigen Jahres über die Bürger-Ausschußsitzung vom 6. gleichen Monats) hat derselbe preußische Handels-Minister der neuen Berlin-Schwerin-Kieler Eisenbahn die Konzession ertheilt und patronisirt dies Unternehmen auf's Entschiedenste." (Hört! Hört!)

Wenn solche Mittheilungen an mich gelangen, bin ich wohl berechtigt zu erwähnen: man sage im Lande, es werde entweder nach völlig schwankenden Prinzipien oder nach Gunst und Ungunst entschieden. (Sehr richtig!)

Dieselbe Klage kommt aus Sachsen, daß der sächsischen

Digitized by Google

Staats-Regierung nicht die Konzession gegeben worden sei für eine kurze Strecke in Preußen, welche sie zu einer größern Bahn braucht, für die Strecke von Weißwasser nach Guben. Ich will mir erlauben, Ihnen einen Theil des Briefes vorzulesen:

„Der preußische Handels-Minister Herr v. Itzenplitz sagte in seinen Reden, daß er Eisenbahnen bauen ließe, wo er sie fände, und daß er Konzessionen an Jeden austheile, der ihm Garantien dafür biete, daß die Bahn wirklich und nicht zu theuer gebaut werde. Bietet dem Herrn v. Itzenplitz die Königliche sächsische Staats-Regierung diese Garantien nicht? oder welchen Grund hat der Herr Minister sonst die Konzession zum Bau der Bahn Weißwasser-Guben zu verweigern?

Hier ist Etwas was ich nicht vorlesen will, weil es einen Sinn enthält, den ich nicht mittheilen möchte.

Oder ist der Herr Handels-Minister vielleicht Inhaber von Berlin-Görlitzer . . .

Ich bitte, meine Herren, diese Stelle nicht als verlesen zu betrachten, da ich sie in keiner Weise mir aneigne oder auch nur den Sinn für zulässig halte.

Oder glaubt der Handels-Minister durch eine solche Verweigerung die in Sachsen den neuen Verhältnissen noch widerstrebenden Elemente mit der preußischen Regierung auszusöhnen?

Wieder ein Fall, in welchem wegen verweigerter Konzession mit anscheinend zutreffenden Gründen Beschwerde geführt wird. Auf Grund solcher Thatsachen habe ich mich gedrungen gefühlt, auch solche Beschwerden zur Sprache zu bringen, ohne jedoch mich mit denselben zu identifiziren.

Meine Herren, so traurig die behandelte Angelegenheit war, seit Jahren hat mir Niemand in diesem Hause dies Geschäft

Digitized by Google

abgenommen, vermuthlich weil Niemand in der Lage gewesen ist, Nachweise zu führen, wie ich sie zu führen im Stande gewesen bin. Aber da ich die Dinge soweit gefördert habe, nachdem ich urkundliches Material und auch Zeugen beschafft, welche bereit sind, ihre Aussagen zu machen und zu beschwören, nachdem ich das Material, welches mir ins Haus geströmt ist, aufgenommen, soweit dies möglich war, ohne amtliche Unterstützung gesichtet habe, nachdem die Sache soweit gefördert ist, glaube ich, wird das Haus niche von mir erwarten, daß ich die Weiterverfolgung dieser Dinge zu einer Privataufgabe meines Lebens mache. Ich habe die höchst peinliche Arbeit bis jetzt aus Pflicht als Abgeordneter betrieben. Nun aber habe ich den Wunsch, möge das Haus, mögen die Vertreter und die Autoritäten des Landes an meine Stelle treten: denn ich habe nicht Wunsch, hier als Ankläger aufzutreten, mich in die Rolle einer einseitigen Partei herab drücken zu lassen und mir Briefe schreiben zu lassen, wie mir ein solcher unter der Autorität des Herrn Minister-Präsidenten geschrieben und heute hier verlesen worden ist, in welchem ich wie ein Angeklagter dargestellt werde, während ich nur das Landesinteresse verfolge. Nein, meine Herren, ich will innerhalb dieses Hauses, innerhalb der Volksvertretung jeden Dienst leisten, will helfen, das Wahre von dem Falschen aussondern, will unparteiisch untersuchen, und ich werde gewiß von der größten Freude erfüllt sein, wenn die Thatsachen so aufgeklärt werden, daß das Uebel auf ein Minimum herabgedrückt wird. Aber, meine Herren, die Last möchte ich länger nicht allein tragen, sondern ich wünsche, möge das Abgeordnetenhaus, möge die Staats-Regierung an meine Stelle treten. Ich wenigstens werde den Antrag auf Einsetzung einer Kommission zur Untersuchung der Thatsachen stellen, (Hört! Hört! Bravo! links), und ich hoffe, daß die Königliche Staats-Regierung, soweit dies

Digitized by Google

thunlich ist, mitwirken wird. Wir werden nicht eingreifen in die Autorität der Staats-Regierung. Mich interessirt z. B. das Benehmen des Herrn Wagener als Beamter gar nicht, ich will ihn auch nur so beurtheilt wissen, als wenn er ein Privatmann wäre; was aus seinem Beamten-Verhältniß folgt, mag die Königliche Staats-Regierung selbst beurtheilen. Aber ich glaube mich berechtigt, den Wunsch an diese Versammlung zu richten, möge auch die Volksvertretung vor dem ganzen Lande darthun, daß in den entscheidenden Körperschaften noch nicht die Tendenzen überhand nehmen und großen Einfluß haben, welche derartige Zustände im Lande möglich machen. (Beifall).

Meine Herren, auch darauf werden wir die Untersuchung richten müssen, ob denn nicht auch die gesetzlichen Bestimmungen einen Theil der Schuld tragen. Sind nicht Lücken in den Gesetzen, welche einerseits den Verkehr zu sehr einengen, und die andererseits eine Umgehung des Gesetzes nicht treffen? Hierzu müssen wir Material sammeln, und selbst von denjenigen Personen, welche wir der Umgehung des Gesetzes zeihen, möchte ich hören, was in ihrem Sinne sie gezwungen, das Gesetz zu umgehen. Aber unausstehlich ist die Position einer Regierung, welche ihre Eisenbahnpolitik auf eine Verwaltungspraxis stützt, die eine offenkundige Umgehung des Gesetzes ist. Die Lage der Regierung darf nie eine solche sein. Wenn der Herr Handels-Minister sagt, er baue die Eisenbahnen, wie er sie bekomme, so antworte ich ihm: Volkswirthschaftlich ist es überhaupt nicht richtig, daß Alles, was man erhält, an sich ein Vortheil sei. Aber Niemand verlangt von dem Herrn Handels-Minister, daß er, ein Gentleman, dennoch behufs Vermehrung der Volkswirthschaft eintrete für die thatsächliche Nichtachtung der Staatsgesetze. Er mag sagen, unter diesen Gesetzen, unter diesen Umständen kann ich Euch keine Eisenbahn verschaffen — es ist

Digitized by Google

überhaupt nicht seines Amtes, mit Geschäftskünsten Eisenbahnen zu verschaffen — er mag innerhalb der Regierung darauf hinwirken, daß die Gesetze des Landes umgeändert werden, damit der Eisenbahnbau gefördert werde, unter allen Umständen muß er darüber wachen, daß die Autorität des Staates in strenger Achtung der Gesetze gewahrt bleibe.

Endlich kann die Untersuchung auch dafür uns Material liefern, ob denn nicht die Angelegenheiten so beschaffen sind, daß dem Uebel nur durch Staatsbahnen abgeholfen werden kann. Vielleicht kommen wir zu dem Resultat, und dann, meine Herren, ist die Untersuchung von der äußersten Wichtigkeit. Auch die Frage, ob der jetzt erforderte Kredit von 120 Millionen bewilligt werden kann, hängt wohl nach der jetzigen Sachlage für viele Mitglieder von dem Ergebniß der Untersuchung ab.

Ich habe von einem bedeutenden Kenner des Eisenbahnwesens einen Brief erhalten, worin er den Handelsminister beschuldigt, daß er in Bezug auf das Eisenbahnwesen die Staatsautorität nicht mit dem gebührenden Nachdruck gewahrt habe, deshalb der Eisenbahnbetrieb auf das Aeußerste in Verwirrung gerathen sei. In dem Briefe wird als Beispiel erwähnt, daß der Zustand des hiesigen Bahnhofs der Anhaltischen Bahn schon seit Jahren aktenmäßig als nicht zureichend ermittelt sei, und die Staatsregierung, welche durch das Eisenhahngesetz die Autorität hat, dergleichen Dingen abzuhelfen, hat nichts Wirksames gethan — ich sage nicht, daß der Herr Handels-Minister keinen Schritt gethan hat, aber er hat keinen wirksamen Schritt zur Abhülfe gethan. Aber auch diesen wichtigen Theil der Verwaltung lasse ich aus den heutigen Verhandlungen ausscheiden, wir werden bei dem Gesetz über die Eisenbahn-Kommissariate Gelegenheit genug haben, hierüber zu verhandeln. Heute will

Digitized by Google

ich abschließen damit, daß ich das Haus bitte, es möge mir verzeihen, daß ich begonnen habe und weiter gezwungen bin durch Gewissen und Pflicht, dergleichen Schäden, welche nach meiner besten Einsicht gewissen Kreisen nicht zur Ehre gereichen, die aber jetzt noch ohne Schaden für das ganze Land aus der öffentlichen Gesellschaft ausgestoßen werden können, zur Kenntniß des Landes und des Hauses zu bringen, und daß ich an das Haus die Bitte richte, es möge jetzt das Seinige thun, wie ich glaube, das Meinige gethan zu haben. (Lebhaftes Bravo!)

Präsident: Der Herr Minister-Präsident hat das Wort.

Minister-Präsident Graf **v. Roon**: Meine Herren! Es ist nicht leicht ein widerwärtiges Thema mit größerem Interesse anzuhören, als das eben Vernommene von mir angehört worden ist, und das liegt vielleicht darin, daß ich viel Neues erfahren habe. Fast Alles, was der Herr Vorredner mitgetheilt hat, war für mich neu, und ich kann sagen, Alles Erhebliche, was er mitgetheilt hat, war jedenfalls neu für mich. Er hat ganz Recht, wenn er es angedeutet hat: wenn ich die Thatsachen so gekannt hätte, wie er sie dem Hause dargestellt hat, wenn ich die Ueberzeugung gewonnen hätte, die er sich angeeignet, so würde ich freilich den Brief an den Herren Präsidenten des Hauses nicht geschrieben, jedenfalls nicht so abgefaßt haben, als es geschehen ist — (Bravo!) ich wiederhole, meine Herren, wenn ich die Ueberzeugungen getheilt hätte, die sich Herr Lasker angeeignet hat. Das war aber keineswegs der Fall, sondern das Gegentheil, und daher bin ich nur meiner Pflicht nachgekommen, einer Pflicht, die ich auch am Schlusse des verlesenen Schreibens angedeutet habe. Die Regierung will ganz gewiß nun und nimmermehr, ebensowenig wie irgend ein Patriot in diesem Hause, daß unser preußisches Beamtenthum korrumpirt werde, oder daß es im Auslande korrumpirt erscheine; unsere

Digitized by Google

Gegner würden sich ja nur darüber freuen. Ich habe daher mit Anerkennung zu begrüßen, daß selbst der Herr Vorredner, so sehr er auch sonst in der Rolle des Anklägers aufgetreten sein mag, doch anerkennt, daß seine Ermittelungen im Großen und Ganzen Anschuldigungen gegen das preußische Beamtenthum nicht rechtfertigen würden; ich glaube, es so verstanden zu haben. (Zustimmung.)

Ich bin dafür sehr dankbar. Die Staats-Regierung hat aber nicht allein die Pflicht, all den Irrwegen, die von Einzelnen ihrer Angehörigen eingeschlagen werden mögen, zu folgen und sie, wenn nöthig, zu verfolgen, sondern die Regierung hat auch die Pflicht, sie zu schützen vor Anschuldigungen, die vielleicht zu Unrecht gegen sie erhoben werden.

Die stenographischen Berichte werden ja in Ausführlichkeit alle die Behauptungeu wiedergeben, die wir von dem Herrn Vorredner gehört haben, auch in Bezug auf den Beamten, den ich hier zu vertreten habe. Sie werden begreifen, meine Herren, daß in diesen Anschuldigungen sehr Vieles enthalten ist, was als höchst gravirend erscheint. Nach der gehörten Darstellung habe ich wenigstens den Eindruck davon so erhalten; allein fern sei es von mir, Jemanden zu verurtheilen, ohne ihn gehört zu haben. (Sehr richtig!)

Also nach dem alten Rechtsgrundsatz: „man höre auch den anderen Theil", werde ich auch in diesem Falle verfahren. Ich enthalte mir jeder weiteren Beleuchtung der sich aus einem solchen Verfahren ergebenden Folgen. Eines möchte ich nur noch anführen (um dann meinem verehrten Herrn Kollegen das Wort sehr gern zu überlassen), das ist die von dem Herrn Vorredner angedeutete Absicht, eine Untersuchung von Thatsachen über diese Verhältnisse zu beantragen. Ich muß ihm gegenüber bemerken, daß ich nicht wohl begreife, wo und wie die Grenze

Digitized by Google

zu finden ist zwischen den Verhältnissen, die aufgeklärt werden sollen, zwischen den bezichtigenden Thatsachen und dem Beamten, der bei der Gelegenheit bezichtigt wird. Ich muß mir also in dieser Beziehung meine Entschließung darüber vorbehalten, welche Stellung die Regierung zu dem Antrage des Herrn Abgeordneten Lasker anzunehmen hat, sobald der Antrag vorliegt.

Präsident: Der Herr Handels-Minister hat das Wort.

Handels-Minister Graf **v. Itzenplitz:** Es wird schwer sein, auf alle die Punkte hintereinander einzugehen, indessen es sind doch einige Punkte, auf welche sofort zu antworten ich mir selbst und dem Hause schuldig bin. Ich will einmal erst mit der allerletzten Anführung beginnen, wo es heißt: „Der Herr Minister möchte wohl die Görlitzer Eisenbahn-Aktien haben." (Große Unruhe. Oh! Oh!)

Lassen Sie mich ausreden, meine Herren. — Ich ersuche Sie, sich an der Börse zu erkundigen, ob ich irgend eine besitze, weder die Görlitzer noch eine andere. Mir hat einmal ein Mann, der an der Börse sehr genau bekannt war, gesagt, man wüßte sehr genau, welche Minister Aktien hätten und welche Art. Das ist aber nur beiläufig. (Unruhe.)

Es ist mir nun wegen der Wagener'schen Angelegenheit der Vorwurf gemacht, ich hätte gegen das neue Bundesgesetz die Konzession ertheilt, ich behaupte aber, daß das Gesetz noch nicht in Gültigkeit war, (Widerspruch), und damit hängt auch zusammen, daß ich weiter gesagt haben soll, nach dem früheren Gesetze war es richtig, daß die Eintragung in diesem Falle nicht nöthig war. Ich glaube nicht, daß sich das anders herausstellen wird.

Was nun mein Verfahren im Allgemeinen betrifft, meine Herren, so ist ja das sehr einfach, ich will es Ihnen ganz klar vorlegen, und daraus glaube ich, wird sich ergeben, daß

Digitized by Google

immer sehr Viele im Lande sein müssen, die mit mir unzufrieden sind, und die, die zufrieden sind, die schweigen nicht still, nein, die verlangen noch mehr, diejenigen, die zufrieden sein könnten, die verlangen noch mehr. Wenn ein Komité sich meldet für eine Eisenbahn, so wird zunächst geprüft, ob die Bahn überhaupt irgend einen allgemeineren Nutzen für das Land haben wird, und ob ihre Inangriffnahme zu der Zeit, wo die Sache veranschlagt wird, ob da es richtig, sie anzufangen. Wenn das bejaht wird, so wird die Erlaubniß zu den Vorarbeiten ertheilt. Die Erlaubniß zu den Vorarbeiten hat keine weitergehende Bedeutung; das ist eine stereotype Bemerkung, welche jetzt in jede Erlaubniß zu den Vorarbeiten gesetzt wird. Namentlich bemerke ich, daß die Erlaubniß zu den Vorarbeiten noch kein Recht auf die Konzession giebt, und daß also in dieser Beziehung die Staats-Regierung völlig freie Hand behält. Also: aus der Erlaubniß zu den Vorarbeiten folgt noch nicht ein Recht auf die Konzession. Denn es treten zuweilen zwischen der Zeit, wo die Vorarbeiten gemacht werden, und wo es so weit ist, daß die Konzession ertheilt werden könnte, ganz andere Umstände ein, welche Erwägungen erheischen, ob diese oder jene Bahn nicht etwa vortheilhafter ist. Wenn es nun so weit ist, dann werden also die Vorarbeiten gemacht und eingereicht und geprüft, und wenn ich daraus die Ueberzeugung gewinne, daß die Bahn billiger als veranschlagt hergestellt werden könnte, dann streiche ich so viel von der Summe herunter, und bewillige nur so viel, als mir angemessen und nothwendig erscheint, oder als mir Andere angeboten haben. Dann beginnt der Bau. Ich verlange aber erst noch, ehe ich die Konzession aus den Händen gebe, die Bestellung einer bestimmten Kaution, und wenn nun die Bedingungen nicht erfüllt werden, unter welchen die Konzession

Digitized by Google

ertheilt ist, so ziehe ich die Kaution ein, wie es bei der Bahn Köln-Soest geschehen ist. Alle Umstände, die sonst noch vorgehen zwischen den Herren, die die Geldgeschäfte machen, die gehen mir ja gar nichts an; davon kann ich nichts wissen. Ich verlange nur: bestellt mir die und die Kaution in der und der Zeit. Wollt Ihr dann die Konzessionsbedingungen nicht erfüllen, so ziehe ich die Kaution ein. Baut Ihr danach, — gut! Wenn also dennoch Dinge passiren, die nicht in Ordnung sind, so bin ich nicht dafür verantwortlich. Auch solche Dinge zu verantworten, für welche ich nicht unbedingt verpflichtet bin, dazu fehlt mir die Macht des Gesetzes, und ebenso der spezielle Nachweis der betreffenden Finanzangelegenheiten. Daß ich da nicht bis auf's Aeußerste gehen kann, liegt in der Natur der Sache. Ich kann nicht einen Vermögensnachweis von Jedem verlangen, der Aktien gezeichnet hat, das würde zu weit führen und die Zeichner von dem Unternehmen zurückschrecken.

Summa Summarum: Ich habe es Ihnen schon oft gesagt und wiederhole es Ihnen auch noch heute: am besten wäre es, wenn der Staat die Hauptbahnen baute, und wenn die andern Bahnen, die Nebenbahnen, durch die Provinzen, Kreise und Städte durch Bauunternehmer gebaut würden. Wenn das bei uns Gesetz wäre, so würde ich darüber außerordentlich erfreut sein.

Wenn der Herr Abgeordnete Lasker sagt, der Bürgermeister von Freienwalde sei ein Mann, der für die Provinz handele, nun, meine Herren, so ist er gerade wie alle übrigen Menschen, die eine Eisenbahn wünschen und unternehmen. Ich verdenke es dem Mann gar nicht, er ist Bürgermeister von Freienwalde, daß er alles Mögliche für die Bahn in Bewegung setzt, welche sich auf die Stadt bezieht, die er vertritt, aber was hier erstrebt wurde, ging nicht aus von dem Oberbarnimschen

Digitized by Google

oder von einem angrenzenden Kreise oder von der Stadt, sondern von einer Gesellschaft und diese würde, so weit ich es übersehen kann, ganz ebenso gehandelt haben, wie jede andere Gesellschaft. Heute und in diesem Augenblick näher darauf einzugehen muß ich mir versagen; ich behalte es mir aber vor.

Präsident: Meine Herren! Es ist ein Antrag auf Vertagung der Sitzung eingereicht von dem Herrn Abgeordneten v. Kardorff.

Ich ersuche diejenigen Herren aufzustehen, welche den Antrag auf Vertagung unterstützen. (Geschieht.)

Die Unterstützung reicht aus. Es ist Niemand zum Worte gemeldet, ich bringe also den Vertagungs-Antrag zur Abstimmung.

Ich ersuche diejenigen Herren aufzustehen, welche nunmehr die Sitzung vertagen wollen. (Geschieht.)

Dies ist die Majorität; die Sitzung ist vertagt.

Franz Duncker's Buchdr. in Berlin.

KK 31 s.

Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly. 44-4-

AUG 11 '66 H

CANCELLED

1135 388

Digitized by Google

Digitized by Google